

ОКТЯБРЬ 2004
МОТО
ИЗДАТЕЛЬСТВО
За рулем
КЛИЧКА ЧИКО,
ТЮНИНГЕР, США
4 КИТАЙСКИХ
ТАКТА «ПИЛОТА»
КОНСЕРВАЦИЯ НА ЗИМУ
ДРАЙВ ПО УРАЛУ
НАПРОПАЛУЮ
В ПАДДОКЕ
motoGP
ТЕСТЫ:
DUCATI 999R
APRILIA Leonardo 300
KAWASAKI ZR-7
HONDA Pacific Coast 800
ACE XP4 1924 года
ЗиД-50-01 «Пилот»
КЛУБИЧЕСКОЕ ЛЕТО
ПОЛНОЛУНИЕ,
БАЙК-ШОУ
DUCATI 999R
БОЕВОЙ
ПОМИДОР
КОЗЫРНОЙ ТУЗ
ИЗ СТАРОЙ
КОЛОДЫ
ISSN 0869-5628
10
9 770869 562049


YAMAHA НА МАЯКОВСКОЙ
NEXUS
MOTORS
мотоциклы снегоходы мотовездеходы скутеры мотокосметика снегоуборочная техника лодочные моторы бензогенераторы



Журнал МОТО
№10 (145)/2004
Издается с 1991 г.
Учредитель – ОАО «За рулем»

«МОТО» magazine
№10 (145)/2004
Issued since 1991 by «Za Ruliom» Publishing House

Тираж номера Circulation 85700 экз.



Сертифицирован Национальной тиражной службой России
The circulation is certified by the National Circulation Service

Журнал зарегистрирован 01.06.93 г. Комитетом РФ по печати, рег. №0110725
Выходит один раз в месяц.
Формат 207Х270.
Отпечатано в типографии G. Canale (Италия) компанией OTA LLC.



Адрес редакции: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 (Address: 10, Seliverstov per., Moscow 107045, Russia). Тел. (Tel.): (095) 207-33-49, телефакс (fax): (095) 737-41-92;
E-mail: moto@zr.ru, http://www.moto.zr.ru.



Цена журнала по каталогу «Роспечати» – 24 руб., розничная цена – свободная.
Подписка – во всех отделениях связи СНГ.
Подписной индекс по каталогу «Роспечати»: на полгода – 70594, на год – 72391.

Вниманию авторов! Для начисления авторского гонорара необходимо указать ваши ФИО, почтовый адрес (с индексом), паспортные данные (серия, номер, кем и когда выдан), ИНН, номер свидетельства пенсионного страхования, дату и место рождения, номер телефона.

В НОМЕРЕ:

ТЕХНИКА

РЫНОК



В никуда стр.86


Модели-2005 стр.12

300 «кубов» стр.20

Подвеска стр.48

ZR-7 стр.24

Мастер-пилот стр.74

Bike-Week стр.100

МОДЕЛИ:

МОТОКЛУБ

РЕМЗОНА

СПОРТ


Из «запора» стр.62

ПОГЛОЩЕНИЕ ВЕКА

Произошло крупнейшее поглощение в мотоциклетной истории: европейский производитель мототехники № 1 итальянский концерн Piaggio приобрел компанию Aprilia – № 2 в европейской «табели о рангах». Вот как развивались события.

Ивано Беджио в конце 60-х получил из рук отца крохотную фирмочку Aprilia, выпускавшую несколько тысяч велосипедов в год. К началу XXI века он «раскормил малька до размеров акулы» – его империя, включающая также марки Moto Guzzi и Laverda, выпускала широчайшую гамму мотоциклов и скутеров с моторами рабочим




Фото Aprilia, Piaggio

объемом от 50 до 1100 см³. Амбициозный шеф инициировал разработку гоночного мотоцикла GP1, передовых моторов системы Ditech, революционного двигателя V2 для внедорожной техники. Увы, обвал итальянского рынка скутеров больно ударил по финансам компании, да так, что пришлось залезать в долги для оплаты поставок комплектующих. Займы – обычное дело в деловой практике, но, когда нечем их возвращать, наступают неприятности. Именно такая ситуация сложилась весной этого года. Компанию спас консорциум итальянских банков, предоставивший деньги, однако в обмен... на уход Беджио с поста президента Aprilia (впрочем, Ивано остается одним из главных акционеров). Так или иначе, но стало ясно, что необходимы срочные финансовые вливания, пусть даже ценой потери самостоятельности. И тогда недюжинную активность проявила Ducati: она даже выступила с официальным заявлением о том, что не прочь прикупить Aprilia.

В гонке за «априльские» фонды победил Piaggio. Его хозяин – итальянский магнат Роберто Коланинно, один из богатейших людей Европы. С поглощением Aprilia итальянец стал главой мотоимперии, способной бросить вызов японским концернам. Суммарный объем производства конгломерата – более 600 000 машин в год, годовой оборот – около 1,8 миллиарда долларов.

ПОРА ГОТОВИТЬСЯ...

Запасы нефти исчерпаемы, и это обстоятельство огорчает как водителей, с ужасом наблюдающих за ростом цен на АЗС, так и производителей транспортных средств. Самые предусмотрительные готовятся к неизбежной бензоголодовке загодя. Honda представила три варианта скутеров будущего. Самая легкая (всего 44 кг) и компактная (1290 мм) машина оборудована электромотором в маятнике задней подвески, никель-гидридным аккумулятором и рамой из алюминиевого сплава. Другой аппарат – гибридный: кроме электродвигателя, он оснащен 50-кубовым 4-тактным мотором и вариатором с электронным управлением. «Изюминка» конструкции – отключение ДВС не только при остановке, но и при торможении, при этом часть энергии накапливается «про запас» в аккумуляторе. У «гибрида» примерно те же размеры, что и у популярного скутера Honda Dio Z4, весит всего на 10 кг больше его, но расходует в 1,6 раза меньше топлива и выбрасывает окислов углерода меньше на 37%.

Третья машина – замена популярных скутеров крейсерского класса. Ее размеры и динамика примерно те же, что и у современных 125-кубовых, но вместо ДВС – топливная ячейка, «напрямую» получающая электроток из водорода. Энергоустановка размещена в средней части машины, электромотор – в маятнике задней подвески. Удалось выкроить еще и место для обширного багажника под седлом.




Фото Honda

Фото Tuttomoto

АМЕРИКАНСКИЙ «ИНДЕЕЦ» СТАЛ АНГЛИЙСКИМ

Новый хозяин у обанкротившейся компании Indian: им стала английская компания Stellican Limited. Надо сказать, у этой фирмы интереснейшая специализация: она выкупает знаменитые марки, чтобы их возрождать. Сей фокус ей уже удался с американским производителем катеров Chris-Craft и итальянской компанией по постройке яхт Riva. Стивен Джулиус, совладелец Stellican Limited, заявил, что он намерен в ближайшее же время возродить производство и мотоциклов Indian. Бог в помощь! И с ликованием добавим: старый индеец жив!



Фото Indian

ОБЪЕДИНИЛИ ДВА ТАЛАНТА

В мире кастомайзинга – две легенды, две вершины: мотоциклостроитель Арлен Несс и моторостроитель S&S. Компания Victory, подразделение американского концерна Polaris, договорилась с обоими! Несс уже несколько лет разрабатывает для нее новые модели мотоциклов, а теперь подписано соглашение и с S&S о производстве комплектов для доводки двигателей Victory. Уже весной 2005 года дилеры получат набор для форсировки V-образной «двойки» и увеличения ее рабочего объема с 1507 до 1738 см³. Обескуражило сообщение: в открытую продажу этот комплект не поступит. Он – для избранных?



Фото Victory

НЕ ПОСЛАТЬ ЛИ НАМ ГОНЦА?

Но винцо-то лучше распивать не в гараже, а уютно устроившись зимним вечером в любимом кресле у камина... Что может быть лучше для такого случая, чем бутылка, купленная в мотоциклетном музее испанского города Базелла, а на этикетке бутылки старинные мотоциклы Motosacoche, Velocette или Norton. Не зря же благородное выдержанное вино и машины былых дней знатоки называют одинаково: Vintage.



ЭКСТРЕМАЛЬНЫЙ BMW?

Баварский концерн своим новейшим BMW K1200S уже бросил дерзкий вызов Honda с его Super Blackbird и Suzuki – с Hayabusa. Но немцы готовят еще более экстремальный снаряд – соперник для Fireblade и GSX-R1000. Сердцем нового спортбайка станет 3-цилиндровый двигатель: это как бы мотор K1200S, от которого отрезали один цилиндр, нарастили рабочий объем с 900 до 1000 см³ за счет удлинения хода поршня, а затем «пришпорили» всякими штуками, использующимися в автомобильной F1 (BMW поставляет силовые агрегаты для топ-команды Williams). Ходовую часть с электронно настраиваемыми подвесками «экстремал», скорее всего, заимствует у модели K1200S, а вот от карданного привода заднего колеса его создатели откажутся в пользу легкого цепного.

Разработка спортбайка тесно увязана с амбициозным проектом компании – возвращением в motoGP. Гоночный снаряд и дорожная машина дебютируют, судя по всему, одновременно – в начале 2006 года.





Фото Honda

С ВОЗВРАЩЕНЬИЦЕМ!

Были времена, когда 4-тактные мотоциклы Honda доминировали на триальных трассах. Но вот уже второй десяток лет японцы позволяют собирать лавры своей дочерней компании Montesa с ее 2-тактными машинами. Круг замкнулся: на японском этапе чемпионата мира по триалу концерн представил модель Honda RTL250F с 4-тактным двигателем жидкостного охлаждения, установленным в раму из алюминиевого сплава. Впервые на триальном мотоцикле применена система впрыска топлива. Уже в следующем сезоне новинка поступит в широкую продажу.

24-МОТОРНАЯ ЧУМА

Серия комиксов культового немецкого художника Ретгера Фельдмана вдохновила его земляков на постройку самого чумового в мире мотоцикла-дрегстера – Dolmette. 24 мотора от бензопил Dolmar, 12 приводных зубчатых ремней ContiTech, 170 л.с. при 15 000 об/мин, 130 дБ звука выхлопа – таковы технические характеристики этого 4-метрового чудища, «срисованного» из книги Фельдмана «Freie Bahn mit Marzipan». «Боевое крещение» мотоприкола состоялось в сентябре на «Werner – Das Rennen 2004».



Фото ContiTech

НАЗЕМНЫЙ ПЛАНЕР

Очередную разработку на тему «мотоцикл+автомобиль» представил немецкий проектный институт Acadia. Сигарообразный кузов из углепластика «одет» на раму из титанового сплава, а вот подрамник для силового агрегата очень похож на раму «Омега», с которой живет Yamaha GTS1000. Боковые поддерживающие колеса автоматически выдвигаются на скорости ниже 40 км/ч. В машине мотоциклетный двигатель мощностью 165 л. с., максимальная скорость аппарата – 250 км/ч, разгон с места до 100 км/ч – за 2,8 сек и до 200 км/ч – за 7 сек. В крейсерском режиме расход топлива – менее 3 л на 100 км.



Фото Acadia Institute

ГОРЯЧИЙ ФИНСКИЙ КОНЦЕПТ

Выпускник Лондонского Королевского колледжа искусств, будущий дизайнер Хейкки Наупалаа отправился на преддипломную практику в итальянскую компанию Aprilia. Увиденное так разгорячило финского парня, что он сотворил скутербайк... специально для финской зимы! Сами понимаете, для севера актуальны не два, а три колеса. Зато посадка – прямо-таки как у гоночного автомобиля F1! Под стать формам и «начинка»: мотор-генератор в центре машины и линейные электродвигатели в колесах (во всех!). Специальная гидравлическая система накреняет аппарат в поворотах. Концепт под названием Aprilia Magnet пока существует лишь в качестве уменьшенной модели, но Хейкки получил шанс воплотить задумку «в железе»: он приступает к работе в дизайн-центре Aprilia.



Фото Aprilia

По сообщениям компаний-производителей, а также CNN, MCN, Dirt Bike и The Hindu News и корреспондентов «Мото».

МОТОЦИКЛЫ НА MIMS-2004: БЛЕСК СТАРИНЫ, НИЩЕТА СОВРЕМЕННОСТИ



Фото Георгия Садкова









Традиционная августовская выставка автомобилей на Красной Пресне в этом году проходила в режиме «Мотор Шоу» (MIMS). Что определило ее скромный характер: отсутствовала экспозиция главных «завлекателей» – представителей крупных зарубежных автопроизводителей. После весеннего «дуплета» мотоциклетных выставок глупо было надеяться на что-то интересное «по мотоциклетной части». Так и вышло: мотоциклы и скутеры представили лишь компании «Nexus Motors» (Yamaha), «ARG moto» (Derbi и PGO) да AGA (Reggy). Не лучше и с мотоциклетными комплектующими: скромным был набор шин, аккумуляторов и сигнализаций. Отметим продукцию питерской компании «Полярный волк»: сигнализация для мотоциклов, скутеров и мотовездеходов с брелоками в чехлах из натуральной кожи (байкеры, это для вас!) за вполне приемлемые 50 долларов.

Словом, в этом году на Красную Пресню не стоило бы и ездить, если бы не «Олдтаймер-галерея Ильи Сорокина». Можно только позавидовать энергии и организаторскому таланту ее устроителя: экспозиция разворачивает свои стенды уже в четвертый раз, и каждый раз она все краше и интереснее! Конечно, ее автомобильная часть превалирует, но и антикварных мотоциклов набралось около десятка. Среди них такие раритеты, как американский Henderson K 1929 года (пока, правда, без 4-цилиндрового двигателя, который проходит курс реставрации) и отечественный гоночный М-75М 1951 года. Оттеняли все «колесатое» великолепие старинные бензоколонки, игрушки, произведения художников на тему «авто-мото-ретро». Еще один весьма занятный стенд оккупировали представители турбюро TechnoTouristik, компания организует поездки на «Ветераму» – крупнейшую в Европе ярмарку олдтаймеров, и на легендарное Эссен-Мотор-Шоу... Но и на том спасибо, MIMS, что не забыл «двухколесных».

ДОСТАВКА НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ



ПОЧТОВАЯ СЛУЖБА

ВЫ МОЖЕТЕ СДЕЛАТЬ ЗАКАЗ:

ПО ПОЧТЕ • ТЕЛЕФОНУ • E-MAIL • ИНТЕРНЕТУ



Мир автомобильных аккумулятов-2005.
Код 40050.
Цена 180 руб.



Мир автомобильных шин и колес - 2004
Код 40031
Цена 260 руб.



Мир аудиотехники - 2004
Код 40035.
Цена 320 руб.



Мир мотоциклов-2004
Код 40030.
Цена 180 руб.



А/каталог - 2004.
Код 30863. Цена 180 руб.
CD-а/каталог.
Код 40028. Цена 160 руб.
А/каталог + CD.
Код 40029. Цена 240 руб.



Мир грузовиков - 2004.
Код 30268.
Цена 180 руб.



Экспертиза «За рулем»-2004.
Код 30869.
Цена 180 руб.



Мир подержанных автомобилей-2004.
Код 40036.
Цена 180 руб.



Атлас автодорог МО - 2004
Код 40027.
Цена 180 руб.



Атлас автодорог Москвы - 2004
Код 40038.
Цена 180 руб.



ПДД с иллюстрациями
Код 40034.
Цена 90 руб.



Учебник водителя - ПДД
Код 50130.
Цена 125 руб.



Тематические задачи по ПДД
Код 40101.
Цена 140 руб.



Учебник водителя (вождение мотоцикла)
Код 40102.
Цена 125 руб.



Учебник водителя (устройство и ТО мотоцикла)
Код 40103.
Цена 125 руб.



Ремонтируем ЗиД-50 Пилот.
Код 40026.
Цена 160 руб.

ЛИТЕРАТУРА ПО ДОРОЖНОМУ ДВИЖЕНИЮ И ДЛЯ НАЧИНАЮЩЕГО ВОДИТЕЛЯ

30534	Советы бывалых водителей (цв. издание).	200 стр.	Цена 118 руб.
30552	Самоучитель безопасной езды.	184 стр.	Цена 120 руб.
30504	Начинающему водителю.	192 стр.	Цена 125 руб.

«ЭНЦИКЛОПЕДИИ» – УНИКАЛЬНАЯ СЕРИЯ!



Энциклопедия мотоциклов
576 стр.
Код 30749. Цена 1353 руб.



Энциклопедия классических автомобилей
640 стр.
Код 30560. Цена 1333 руб.



Энциклопедия легковых автомобилей
576 стр.
Код 30824. Цена 1353 руб.



Энциклопедия автознаменитостей
224 стр.
Код 30668. Цена 739 руб.



Энциклопедия грузовых автомобилей
576 стр.
Код 30522. Цена 926 руб.

Цены указаны с учетом почтовой доставки, кроме авиатарифа, и не включают сбор почты России за перевод денег в наш адрес (8 % от стоимости заказа).
Предложение действует только на территории России.
Предложения по данному номеру действительны до 1 ноября 2004 года. Предложения, опубликованные до момента выхода данного номера, теряют силу.

Бланк заказа «Мото» №10-2004

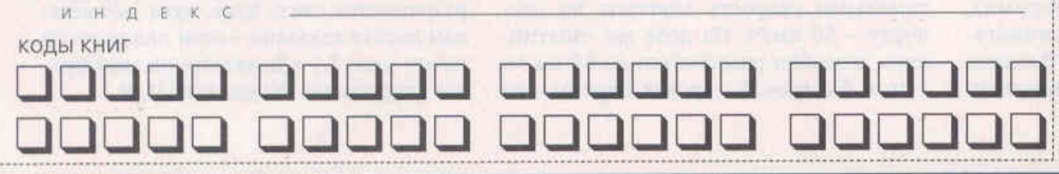
Заполните печатными буквами Ваш адрес (с индексом), впишите коды выбранных книг, вырежьте и наклейте на почтовую карточку или положите в конверт и отправьте по адресу: Москва, 105118, а/я 23, "За рулем". Те, кто не хочет портить ножницами любимое издание, могут скопировать бланк заказа или написать письмо по этому же адресу с указанием всех параметров заказа обязательно печатными буквами.

ФИО и адрес заказчика ______



И Н Д Е К С

КОДЫ КНИГ



ПО ПОЧТЕ

Москва, 105118,
а/я 23, «За рулем»
см. правила заполнения бланка заказа

ТЕЛЕФОНУ

(095) 369-74-42

E-MAIL

zrnp@novopost.com

ИНТЕРНЕТУ

http://knigi.zr.ru

«КОСЯКИ»

ТАКОВЫ ПРАВИЛА

Московское правительство собирается «пронумеровать» «полтинники» и «оправить» их водителей. Мы уже писали, что, очень может статься, реформа «не пойдет», и по многим причинам. Еще одна из них – несуразица в сути ряда положений ПДД.

Прежде всего, о классификации. В правилах дорожного движения в пункте 1.2, в котором разъясняются основные понятия и термины, в категорию «механические транспортные средства» не входят мопеды (а значит, и скутеры, из-за которых весь сыр-бор). А если не упомянуты здесь, то «автоматом» они приравнены к немеханическим транспортным средствам – гужевым повозкам, велосипедам, прицепам и полуприцепам. Ну разве не несуразица! Но ведь у мопедов есть ДВС – «деталь», которая отличает механические и немеханические ТС. В то же время действующий ГОСТ Р 52051-2003, приведенный в соответствие с Директивой Евросоюза № 2002/24 ЕС, относит мопеды к механическим транспортным средствам. Тут все серьезно: Директивой мопеды разделены аж на две категории – L1 и L2. К L1 относят как раз то, что в наших ПДД называют «мопедом», плюс двухколесные ТС с электромоторами мощностью до 4 кВт. К L2 – 3-колесные мопеды. Получается казус: действующие и в Евросоюзе, и в России стандарты не увязаны с российскими же Правилами дорожного движения.

Это – в документах. А что по здравому смыслу – «по уму»? Согласно ПДД, мототранспортных средств существует всего два вида – мотоциклы и мопеды. К мопедам отнесли все мототранспортные средства, у которых двигатель менее 50 куб. см, а разрешенная для них скорость – не более 50 км/ч. По сегодняшней же практике это достаточно разношерстная «компания»: в ней и скутеры, и мокики, и мотовелосипеды (в том числе с электромоторами), и классические мопеды со вспомогательным педальным приводом. В жизни все эти малютки разнятся и техническими характеристиками, и на дорогах ведут себя по-разному. Мотовелосипеды, в том числе с электроприводом, достаточно легкие – они всего на 10–15 кг тяжелее велосипедов, и, если понадобится, их можно перетащить по подземному переходу по лестнице. Их скорость не превышает 25 км/ч, тормоза и светотехника примитивны. Эту группу не грех приравнять к велосипедам, разрешить им ездить максимум по велодорожкам. Двигаться же по проезжей части в городах с интенсивным движением на них просто опасно.

Другое дело, современные мокики и скутеры. Их светотехника полностью отвечает строгим мотоциклетным нормам (фара с дальним/ближним светом, указатели поворотов, стоп- и звуковой сигнал). Хотя они и тяжелее (масса от 85 до 100 кг), современные двигатели мощностью до 6–8 л. с. позволяют им ездить наравне с другими ТС. Максимальная скорость скутеров по паспорту – 50 км/ч. На деле же «полтинник» способен разогнаться до 60 км/ч, а то и быстрее. В городах Европы, где почти повсеместно введено ограничение 50 км/ч (60 км/ч только в Польше, Сербии и Словакии), они никаких помех автомобилям не создают. Держать их в пределах только велодорожек, как предписывают ПДД (пункт 24.3), – значит, ввергать в опасность ни в чем не повинных велосипедистов. Да и глупо. А запрещение совершать на дорогах общего пользования левый поворот (иными словами, понуждать перетаскивать по подземным переходам?) – и вовсе бред, и этот бред изложен в том же пункте 24.3. Скажите, «по жизни» кто заставит дам таскать почти 100-килограммовую машину по ступеням сквозь толпы прохожих? А не дам?

И очередная, мягко говоря, странность. Оказывается, управляя мопедом, разрешается ехать туда, куда мотоциклам дорога заказана – если над дорогой висит знак 3.9 «Движение на мотоциклах запрещено». Нормально?!

«МОТО» ПРЕДЛАГАЕТ ПОПРАВКИ

В России Правила дорожного движения разрабатывает не ГИБДД, как многие считают, а Министерство транспорта РФ, автоинспекция обладает авторитетным, но совещательным голосом. Те из поступивших предложений во изменение ПДД, которые, по мнению комиссии, важны и целесообразны, передаются в правительство России на утверждение.

В Минтрансе РФ нам разъяснили, что редакция журнала «Мото» по юридическому праву может вносить предложения о корректировке текста ПДД. И мы хотим это сделать: в связи с возникающими противоречиями в ходе подготовки реформы, касающейся московских скутеристов, по праву ответственности перед читателями считаем для себя даже обязанными внести предложения об изменении положений Правил.

Редакция направила в Минтранс для рассмотрения следующее.

Определения характеристик групп транспортных средств, содержащиеся в п. 1 «Общих положений», следует привести в соответствие с действующим в России ГОСТом Р 52051-2003. А именно:

– отнести мопеды к разряду механических транспортных средств;

– в разъяснении термина «мопед» уточнить, что в него входит понятие «скутер», а также в перечень видов ТС, подпадающих под определение «мопед», ввести 2- и 3-колесные машины с электродвигателями – согласно определению ГОСТа Р 52051-2003;

– переработать п. 24 «Дополнительные требования к движению велосипедов, мопедов, гужевых повозок, а также прогону животных»: определение «мопеды» из этого пункта исключить;

– разрешить совершать на мопедах, скутерах поворот налево на улицах с многорядным движением.

Если уж заговорили о неадекватности ряда положений ПДД, хотим привлечь внимание Минтранса и на другие неувязки, не касающиеся скутеров и мопедов. По ГОСТ Р 52051-2003, для «нормальных» мотоциклов введена категория L3, далее: L4 – мотоцикл с коляской, L5 – трицикл, категория L6 – это легкие квадрициклы, а L7 – квадрициклы «нормальные».

Обратили внимание: в ГОСТе введены новые термины, которых нет в ПДД – «трицикл» и «квадрицикл» (вы отметили разницу в написании: «квадри...»?). Но этих терминов не существует в определении «мотоцикл» в ПДД.

И следующее разночтение. Согласно ПДД, четырехколесники могут иметь массу в снаряженном состоянии не более 400 кг. А ведь по ГОСТу для L6 ненагруженная масса не должна превышать 350 кг, для L7 – 400 кг или 550 для грузового квадрицикла. И дальше. Согласно ГОСТу, для легких квадрициклов не существует ограничений мощности двигателя, у «тяжелых» же она ограничена 15 кВт (20,5 л. с.). В ПДД ни о каких ограничениях мощности для категории «мотоцикл» вовсе не упоминается.

Мы предлагаем:

– в перечень видов ТС, подпадающих под определение термина «мотоцикл», ввести понятия «трицикл» и «квадрацикл» – согласно определению ГОСТа Р 52051-2003 (но с буквой «а» – именно так утвердилось в языке устном и письменном);

– исключить из текста ПДД термин «мотонарты», как устаревший и не употребляемый, заменить его единственно правильным и фактически единственно употребляемым термином – «снегоходы»;

– включить в группу «прочие механические транспортные средства» новую категорию – «внедорожные мототранспортные средства», к ним отнести снегоходы, а также мотовездеходы на шинах сверхнизкого давления (пневматики), оговорив, что их регистрация, а также контроль за их техническим состоянием находятся в ведении органов Технадзора РФ.

Так что, по нашему убеждению, следует прежде привести ПДД в соответствие с действующими стандартами, здравым смыслом и реалиями на сегодняшних дорогах и только потом «строить» водителей мопедов и скутеров.

УЖЕ ПРОХОДИЛИ...

В то время, когда в московском ГИБДД ломают голову над тем, как реализовать постановление правительства столицы (инициированное тем же московским ГИБДД) об «онумеровывании» скутеров, в другом конце России, в Еврейской автономной области, все уже было проделано, но «зарублено» федеральными чиновниками.

Обязательная регистрация мопедов в этой дальневосточной области проводилась с 1999 по 2001 год. Вот что рассказал и. о. начальника ГИБДД Биробиджана, подполковник милиции Геннадий СЕМЕНЦОВ.

Занимавшего в то время должность начальника ГАИ полковника милиции Павла Ворожбита озаботила бесконтрольная и превращающаяся в опасную езда на мопедах и скутерах, хлынувших валом из близкой Японии. Что предприняли? Для регистрации в автоинспекции владелец предоставлял справку-счет или таможенную декларацию. Если не было ни того, ни другого, достаточно было письменного подтверждения законности покупки, заверенного двумя свидетелями – и владельцу выдавали ПТС общепринятой формы, а также номерной знак.

Со знаками поступили просто: приняли за образец старый советский мопедный знак, только фон вместо черного сделали белым.

Ежегодно проходить техосмотр не требовали, а вот сдавать экзамены на «права» категории «А» водителей обязали. Получать их можно было с 14-летнего возраста.

Мопедно-скутерная братия приняла нововведение в большинстве своем спокойно, с пониманием. Тех же немногих, кто понимать не желал, отлавливали, транспорт отправляли на штрафстоянку. В итоге зарегистрировалось около 80% владельцев скутеров. Самый важный результат – уменьшилось количество угонов, ощутимо повысился уровень дисциплины на дорогах.

Итоги могли бы быть, наверное, более впечатляющими, но нагрянула комиссия из главка и приостановила эксперимент, поскольку усмотрела в нем нарушение гражданских прав и федеральных законов. Насколько правы были члены комиссии, видимо, еще предстоит выяснить. Их решения видятся сомнительными уже потому, что теперь, три года спустя, московские ГАИшные чиновники обратились к коллегам из Биробиджана за опытом. Неужели они так наивны, что пошли против закона?!

Материалы рубрики подготовил
Иван КСЕНОФОНТОВ

Александр ВОРОНЦОВ, фото KAWASAKI, SUZUKI

ОНИ РАСКРЫЛИСЬ ПЕРВЫМИ

Наиглавнейшее действо этой осени – выставка Intermot-2004, на которой дебютировали все новые модели байков для европейского рынка, уже состоялось. Подробный отчет о дебютировавших на ней новинках «Мото» сможет представить читателям только в следующем номере. Но кое-что спешим сообщить уже сейчас – о некоторых интереснейших экспонатах Kawasaki и Suzuki – сюрпризах для мотоциклистов в сезоне 2005 года.

У Kawasaki – новая Ninja малого формата. Как и прежде, этот спортбайк выступает в двух ипостасях: «цивильный» ZX-6R и «боевой» ZX-6RR. Оба сохранили прежние размерности двигателей и рабочий объем: 636 и 599 см³, соответственно. Но моторы значительно обновлены, теперь их системы впрыска с двумя форсунками на цилиндр, в новых головках клапаны увеличенного диаметра. За неделю до Intermot, когда писались эти строки, компания не сообщила данные о максимальной мощности двигателей, но прибавку обещала.

Та и другая модели поразительно схожи со «старшей сестрой» – ZX-10R: на «морде» те же раскосые фары и центральный воздухозаборник системы инерционного наддува, такое же составное переднее крыло, закрывающее нижние перья вилки, изогнутый «бананом» маятник задней подвески, тормоза с «лепестковыми» дисками и радиальными скобами. Но в чем-то «младшенькие» пошли дальше: скажем, глушитель по-новомодному спрятан под седло.

Еще один новый спортбайк от Kawasaki – спортивно-туристический ZZ-R600. В нем ничего общего с моделью с тем же названием, дебютировавшей еще в 1989 году, – новинка-05 фактически базируется на 600-кубовой Ninja прежнего поколения. Подвески – с полным набором регулировок, 300-миллиметровые передние тормозные диски с 6-поршневыми (аж!) скобами. Сухая масса мотоцикла – 171 кг, что на целых 24 кг (!) легче прежнего варианта. Предполагается, новинку начнут продавать только в США, вопрос с ее поставками в Европу еще не решен.

Прочие новшества в гамме Kawasaki – из разряда «тюнингуем, фейслифтингуем». Популярный мотоцикл двойного на-



Kawasaki ZX-6RR



Kawasaki VN1600 Classic Tourer





Kawasaki Z750S

Suzuki GSF650 Bandit


Kawasaki ZX-6R


Kawasaki ZZ-R600


Kawasaki KLE500


Suzuki DRZ400SM

значения KLE500 обрел «новое лицо», а «стрит» Z750 обзавелся версией «S» – она с более пространным полуобтекателем. Туристический круизер VN Classic Tourer вслед за прочими моделями «больших VN» теперь с V-образной «двойкой» рабочим объемом 1552 см³ (против прошлогодних 1470 см³).

Подарок №1 от Suzuki – тоже спортбайк: новое поколение бесподобного GSX-R1000. К счастью, его создатели не решились на столь радикальное изменение внешности, как предсказывали эксперты (см. «Мото» № 9/04), и передняя часть машины изменилась мало. А вот необычная форма глушителя привлекает внимание. Но главное в другом: возросли рабочий объем двигателя (с 988 до 999 см³) и его мощность, при том, что мотоцикл «похудел» на 2 кг (166 кг – это меньше, чем у большинства «шестисоток»!), а база сократилась на 5 мм. Одно слово – снаряд!

Популярный 600-кубовый Bandit «накачался», и рабочий объем 4-цилиндрового двигателя увеличился до 656 см³. Седло – раздельное для водителя и пассажира, причем высоту водительского места можно менять: от 770 до 790 мм. Новый Bandit на 3 кг легче старого и, как и прежде, выпускается в двух вариантах: с круглой фарой и без обтекателя или с полуобтекателем и двумя раскосыми фарами.

Можно ли быть хулиганистее «Бандита»? Можно! Для этого достаточно оседлать другую новинку от Suzuki – супермотард DRZ400SM. Машина сделана на базе популярного эндуро, но оснащена 17-дюймовыми колесами, «обутыми» в шоссейные шины, и передним тормозным диском диаметром 310 мм. 40 л. с. мощности на 134 кг сухой массы – убойное сочетание!

И «на закуску» – модернизированный 800-кубовый круизер Marauder, отныне он внешне почти неотличим от своего 1600-кубового «тезки».

Не пропустите! Полный отчет о всех новинках сезона-2005 – в следующем номере «Мото».



Suzuki GSX-R1000

Роланд БРАУН, Великобритания,
фото **МИЛАГРО**

ГОНКИ УЛУЧШАЮТ ПОРОДУ



DUCATI 999R, спортбайк

Модельный год **2005** | Двигатель **999 см³** | Мощность **150 л. с.** | Масса **181 кг** | Макс. скорость более **280 км/ч** | Ориентировочная цена (в США) **$30 000**

Прохват по поднимающейся старт-финишной прямой со входом в первый поворот калифорнийской трассы «Лагуна Сека» вызывает выброс адреналина в кровь, на каком бы скоростном мотоцикле ты ни мчался. Но немногие машины обостряют ощущения в той же степени, как обновленный 999R. Спидометр Ducati показывает 240 км/ч, на вершине подъема переднее колесо отрывается от трассы, а я должен тормозить и сбрасывать три передачи, чтобы вписаться в двухапексовую «левую» шпильку. Однако у этого снаряда есть все, что положено классному спортбайку – не только двигатель, способный неосторожного ввергнуть в неприятности, но и великолепное шасси, с легкостью «вытаскивающее» (в том числе и неосторожного) из любых экстремальных ситуаций. И я вписываюсь в поворот!.. Подвески Ohlins «держат», несмотря на невероятное замедление под воздействием радиальных Brembo. Тормозная динамика такова, что резина «липких» Michelin Pilot Race плавится на горячем калифорнийском асфальте...

То, как красный V-twin уничтожал короткую часть трассы, родило главный вывод теста: модель 999R года выпуска 2005-го еще более быстра и наделена еще лучшими способностями, чем предыдущая «эрка». Призовой «помидор» стал сочнее с дополнительными 11 л.с. и модернизированным шасси.

Выбор «Лагуны Секи» для обнародования модернизированного 999R не случаен: мы должны благодарить за столь ранний показ модели 2005 года американцев. Болонская марка использует все возможности для увеличения объема продаж на самом прибыльном из рынков – в США. И другой фактор спешки – пилот команды Ducati в AMA Superbike Эрик Бостром затребовал дополнительную «конницу» для сражения против литровых «япон-



цев». Итальянцы пытались улучшить наполнение цилиндров старого «999-го», но технические правила AMA не разрешают изменять расстояние между центрами клапанов, что автоматически не позволило увеличить и их диаметры . Оттого-то и взялись спроектировать «заряженный» десмо V-twin. Сделали, омологировали в США. А там и рады: мотоцикл требует минимальных переделок, чтобы превратиться в гоночный болид для Бострома. Новинка уже продается (а ведь это модель следующего года!) в Штатах и опять-таки уже в этом году, хоть и чуть позже, чем в США, появится на других рынках.

Большая часть изменений – в двигателе. Даже у 999R 2004 года он уже был на голову выше 999S Testastretta. А теперь R-двигатель затюнингован еще глубже: титановые клапаны увеличенного диаметра с более «горбатыми» распредвалами, новая система впрыска плюс облегченный коленвал. Результат – более эффективный, более оборотистый



двигатель, выдающий 150 л. с. при 9750 об/мин (старый – 139 л. с. при 10 000 об/мин) и увеличившийся до 116,7 Н.м крутящий момент (было 108).

Изменения в шасси относительно незначительны. В этом году R оснащен коваными колесами Marchesini и двусторонним маятником. Подвески Ohlins модернизированы: в передней вилке появилась пружина, которая работает, когда вилка разгружается, например, при разгоне – это помогает удерживать переднее колесо в контакте с асфальтом. Задний амортизатор абсолютно новый, демпфирование сжатия и отбоя работают независимо друг от друга.

Новый мотоцикл выглядит почти так же, как старый, хотя небольшие изменения, проведенные в угоду улучшения аэродинамики, все-таки появились. Ветровое стекло обеспечивает чуть лучшую защиту (под ним прежнего вида приборная панель). Тестовый байк, который обкатывал, оснащен «гражданским» глушителем. Уж не знаю почему, но так укомплектовали устроители теста. А мог стоять более «громкий» прямоток Termignoni – ими комплектуют каждый

поступающий в продажу 999R (вместе с гоночной подставкой и чехлом). Но литровый мотор все равно изрядно шумел. Однако повинен в том не выхлоп, а «громкая» система впуска.

Во время тестовой поездки по обычным дорогам я убедился, что модернизированный мотор очень гибок – он легко «подхватывал» с 4000 об/мин. Шеф департамента развития Ducati Андреа Форни подчеркнул, что у этого двигателя мощность увеличена во всем диапазоне оборотов, а не только «наверху». Это именно то, что я и прочувствовал.

Вообще-то, трасса «Лагуна» еще как непроста, тем более для изучения нового мотоцикла. Но я смог преодолеть все ее тернии, поскольку 999-й вел себя образцово. Мгновенно ускорялся, стоило чуть «приоткрыть» чувствительный «газ», мотор невероятно быстро раскручивался и зачастую вынуждал меня переключаться уже на ограничителе (11 000 об/мин). Уже потом я изучал график: на кривой крутящего момента существует провал в зоне 7000 об/мин. Но в том-то и фокус, что на трассе я его ни разу не почувствовал! Реакции системы впрыска на ручку невероятно стремительны (что, конечно, типично для мотоциклов Ducati): казалось, на прямой R-ка разгоняется до 240 км/ч мгновенно.

Шасси даже базового 999S обладает неординарными способностями, а у спортивной «эрки» оно – нечто! Тем более, что его для специфических условий «Лагуна Сека» настраивал сам экс-чемпион Superbike Дуг Полен. Он подзажал переднюю и заднюю подвеску, немного



Уже подготовлены болиды для Superbike, сделанные на базе 999R.



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

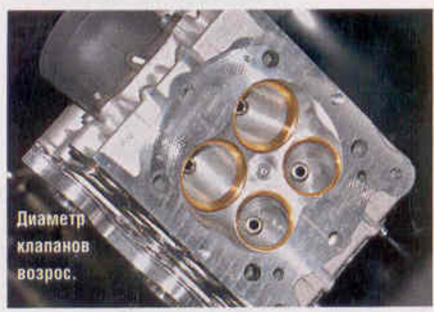
ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	Ducati 999R
Модельный год	2005
Сухая масса, кг	181
База, мм	1420
Высота по седлу, мм	780
Вылет, мм	91–97
Угол наклона рулевой колонки, град.	23,5–24,5
Объем бензобака, л	17
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	2-цилиндровый, V-образный (90°), 4-тактный
ГРМ	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см³	999
Размерность, мм	104x58,8
Степень сжатия	12,45
Макс. мощность, л.с. при об/мин	150/9750
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	116,7/8000
Система питания	впрыск топлива
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, сухое
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	цепью
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	дуплексная, стальная
Передняя вилка	телескопическая, перевернутого типа, полностью регулируемая, ход 120 мм
Диаметр несущих труб, мм	43
Задняя подвеска	маятниковая, с моноамортизатором, полностью регулируемая, ход 128 мм
Тормозная система	раздельная, гидравлическая
Передний тормоз	2 диска Ø 320 мм, 4-поршневые скобы Brembo с радиальным креплением
Задний тормоз	диск Ø 240 мм, 2-поршневая скоба Brembo
Колеса	кованые Marchesini
Передняя шина	120/70x17
Задняя шина	190/50x17


Диски Marchesini и подвески Ohlins – «в стандарте».

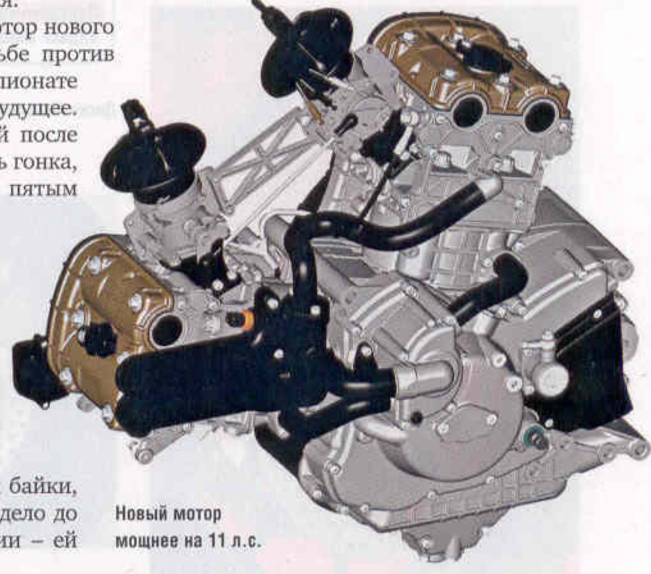

Маятник теперь двусторонний.

приподнял заднюю часть – и получился сверхуправляемый болид, идеально согласующийся с моими 85 кг (но жестковатый для «невесомых» японских тестеров). Так вот на такой настройке передней вилки я в конце круга во всю прыть вошел в хитрый (левый, «слепой», профилированный) поворот имени Рейни и прошел его лихо, хотя в этом месте немало мотоциклов завязано в узел. А мой Ducati оставался невероятно устойчивым. Вот какие в нем настройки! Правда, ими нужно уметь пользоваться.


Днище поршня обрело новую форму.


Диаметр клапанов возрос.

Поможет ли заряженный мотор нового 999R Эрику Бострому в борьбе против «четверок» конкурентов в чемпионате AMA Superbike? Это покажет будущее. Правда, через несколько дней после теста на этой трассе состоялась гонка, и Бостром приехал только пятым (выиграл брат Эрика – Бен на Honda). Но что до этого малозначительного события тем немногим счастливцам, которые способны выложить за этот потрясный спортбайк 30 000 баксов (в Европе – 30 000 евро)! Они только достоинства и приобретают. Те же, кто недавно купил модель 2004 года, могут расстроиться – их байки, увы, уже устарели. Но что за дело до этого обстоятельства компании – ей срочно нужны успехи в гонках! А обновленный 999R, который мощнее и быстрее предыдущего, способен принести победы на треках… Нам же, наблюдателям и аналитикам, нет дела до радостей и горестей тех и других – у нас свое удовольствие. Потирая руки, мы повторяем старую поговорку: гонки улучшают породу.


Новый мотор мощнее на 11 л.с.



«Леонардо», ЛЬВИНОЕ СЕРДЦЕ

Антон СЕРГЕЕВ, фото Константина ЯКУБОВА

APRILIA Leonardo 300, скутер

Год выпуска **2004** | Двигатель **264,5 см³** | Мощность **20,5 л. с.** | Масса **150 кг** | Максимальная скорость **125 км/ч** | Ориентировочная цена **€5740**



Обожаю оптические эффекты!.. Помните, про автомобили говорят: внутри больше, чем снаружи. Leonardo тоже устроил мне эксперимент. С первого взгляда невелик – тот же «полтинник». Подхожу ближе, смотрю сбоку – растет на глазах. Не иначе, четырехтактная «стодвадцатипятка». Но для названия модели все равно маловат – не зря же его нарекли «львиным» именем!







Изысканность форм, выверенность линий… Leonardo – еще одно подтверждение высокого искусства школы итальянского дизайна.

Обошел вокруг: среднее по высоте ветровое стекло, двухуровневое сиденье – признаки «ракеты» средней загородной дальности действия. Вместе с тем, невелик (хотя проем между рулем и тумбой седла позволяет сидеть свободно даже человеку баскетбольного роста), легок, но с относительно короткой базой – значит, удобен и в городе, в седле Leonardo пробки не страшны. «Бабочка» сдвоенной фары в нижней части «клюва», под ней поворотники, 12-дюймовые колеса, небольшой глушитель – похоже, производители умышленно не отошли от признаков малокубатурного формата. Водительская часть сиденья достаточно длинная, а поскольку «второй номер» располагается «этажом» выше и ставит ноги на складные подножки, то рулевому не мешает вовсе. Под седлом багажный отсек неглубокий, хотя и длинный – два интеграла не поместятся, влезет лишь один открытый шлем, пара дождевиков, ну и, скажем, противоугонная скоба.

Поворачиваю ключ в замке зажигания, нажимаю кнопку стартера – двигатель возвестил о своем пробуждении. Звук своеобразный: не поймешь, сколько тактов в моторе. Присел, взялся за руль… Чего-то не хватает… Ага, совсем не чувствую вибраций на рукоятках и полике… Отвлекся на звонок мобильника – отошел в сторону, поговорил, убрал телефон… Подхожу и не пойму – работает ли мотор – вроде как не шумит?.. Повернул ручку газа (скутер на центральной подножке) – взревев, двигатель раскрутил заднее колесо. Оказывается, он так тихо работает на холостых.

Несколько минут прогревал – и в ответ на плавное «открытие» газа Leonardo резво взял с места. От неожиданности сбросил газ: не ждал от вариаторной «трехсотки» такой прыти! Скутер покатил по инерции, мягко повернул правую рукоятку – Aprilia ровно набрала скорость. Оттормозился до полной остановки и снова тронулся, но уже порезче: скутер прыгнул вперед… Вот в чем дело! При трогании ход ручки газа кажется очень коротким, реакция мотора – резкой. Но стоит чуть проехать – и ручка становится длинноходной, реакция движка – плавной, но подхват уверенный. На ходу тяга ровная, без провалов. Динамика набора скорости падает лишь тогда, когда пошел «за сотню». Чувствительность к боковому и встречно-боковому ветру невысокая – сказывается малая площадь облицовок.



Под небольшой пластмассовой скорлупкой сокрыт аж 300-кубовый мотор!



автомобилей, преодолевать трамвайные пути и тому подобное помогает классическая прямая посадка за рулем.

Комфорт на высоте, и это в прямом смысле. Что хорошо? Подушка сиденья длинная и совсем нежесткая, с нее твой спутник не сползет даже при резком торможении или старте, так что нет необходимости держаться за водителя или ручки на багажнике. Другое дело, само по себе двухуровневое сиденье вызывает неизбежное неудобство: пассажир фейсом встречает воздушный поток, проходящий над водителем, отчего утомление наступает уже вскоре. Да и что за удовольствие – километр за километром держать мягкий, но удар по лицу. Скажете, пусть опустит стекло шлема. Разница невелика.

Двигатель позволяет уходить со светофора в первой тройке, даже с пассажиром, и разгоняться до 125 километров в час. Что же до тормозной динамики, то передний тормоз показался избыточно мягким, скажу смелее – малоэффективным. Да, им невозможно перетормозить даже на грязном асфальте или поднять в воздух заднее колесо. Как ни странно, задний тормоз пожестче. Для недавно ездящего на двух колесах это, скорее, плюс. И для много ездящих по шоссе тоже. Экстренное торможение

Средний ряд загородного шоссе – законное место Leonardo 300.



При маневрировании, когда замедлишься, можно повернуть руль до упора в ограничитель и крутиться на месте без риска завалиться на бок. При этом ноги с полика сбрасываешь инстинктивно, по привычке, но не по необходимости. Мотоциклетная «фигурка», змейки, «восьмерки» особых трудностей не вызывают. В поиске подходящего места для съемок понадобилось проехать метров полтораста, лавируя между камнями да деревьями – Aprilia, повинуясь буквально движению бровей, демонстрировала чудеса управляемости. Чуть наклонишь корпус, повернешь руль, даже на минимальной скорости – реакции аппарата однозначные и предсказуемые. Некоторое неудобство ощутят разве те, кто массой ниже среднего: резкий старт, о которой упоминал, очевидно, обусловлен настройкой центробежного сцепления: легковесам с Leonardo нужно быть начеку – придется «играть» ручкой газа, балансируя на грани «схватывания» сцепления.

Активно рулить на городских улицах, дабы опережать вялодвижущийся поток



скорее исключение, чем правило. Но в городе… И я чуть было не «попал» во время теста.

Летящее через три полосы к тротуару ржавое «зубило» вынудило меня экстренно тормозить со скорости примерно километров семьдесят. Грязный борт «девятки» с проступающим из-под пыли клетчатым флагом все ближе, а стрелка спидометра слишком лениво «падает» за отметку «40». Повезло – не въехал: оттормозился, но пришлось уйти влево.

Долго не мог отделаться от ощущения, что возможности двигателя несколько превосходят способности тормозных механизмов. И еще. При жестком торможении ногам не во что упереться – места для этого в нижней части щита нет совсем. Так что собственное тело приходится удерживать на руках.

За весь тест ни разу не получилось «пробить» до упора вилку или задние амортизаторы. Подвески плотные, достаточно энергоемкие. А вот 12-дюймовые колеса вынуждают осторожничать больше, чем хотелось бы – сбрасывать скорость перед каждой более-менее глубокой ямкой.

С Leonardo 300 лучше всего себя почувствуешь на загородном шоссе и улицах городов с относительно спокойным движением. Он максимально полезен тем, кто живет за городом и каждое утро ездит на работу километров этак за 30–50, где по дороге случаются и пробки.

Благодарим мотосалон **«Италмото»** за предоставленный скутер и помощь в организации съемок.

СТРАХОВАНИЕ И НАЛОГИ	
Сумма обязательного страхования (ОСАГО)	2430 руб.
Сумма ежегодного дорожного налога	210 руб.
Цена тестируемого экземпляра	€5740
ГАРАНТИЯ/СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ	
Гарантия	1 год
Межсервисный пробег	5000 км

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Год дебюта	2003
Размеры, мм	1865х1410х1340
База, мм	1340
Сухая масса, кг	150
Высота по седлу, мм	770
Макс. скорость, км/ч	125
Объем топливного бака, л	9,6
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	1-цилиндровый, 4-тактный
Рабочий объем, см³	264,5
Тип ГРМ	OHC/2
Мощность, л. с. при об/мин	20,5/7500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	21,5/5750
Диаметр цилиндра х ход поршня, мм	71х66,8
Степень сжатия	10
Охлаждение	жидкостное
Система питания	впрыск топлива
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	автоматическое, центробежное
Трансмиссия	вариатор
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	трубчатая, стальная
Передняя подвеска	телескопическая вилка Ø 35 мм, ход 90 мм
Задняя подвеска	маятником служит блок двигатель-трансмиссия, ход 104 мм
Тормозная система	раздельная, с гидроприводом спереди и сзади
Передний тормоз	диск Ø 220 мм
Задний тормоз	диск Ø 220 мм
Передняя шина	130/70-12
Задняя шина	130/70-12

Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ, фото Павла КОСОЛАПОВА

ПО ГОРОДАМ – НЕ ВЕСЯМ

KAWASAKI ZR-7, неоклассик

Год выпуска **2001** | Двигатель **738 см³** | Мощность **76 л. с.** | Масса **202 кг** | Максимальная скорость **205 км/ч** | Ориентировочная цена **$5500** | Пробег **8000 км**



Только не говорите, что в концерне Kawasaki не умеют делать потрясные городские мотоциклы! Вспомните хотя бы модель Z2, которая в середине 70-х по объему продаж едва не «уложила на лопатки» саму Honda CB750. И сегодня в программе Kawa масса интересных моделей – от Ballius II до ZRX1200. Они тоже – не для прерий.

Мотоциклы с объемом двигателя 750 см³ – особстатья: сегодня они остаются последним образцом баланса мощности моторов, великолепной управляемости и «городских» скоростей. И пусть «гонка вооружений» затронет и этот класс, но простые дуплексные рамы, дефорсированные рядные моторы и милую сердцу (и телу) классическую посадку за рулем – их в ближайшую пятилетку, смею предположить, у них никто не отнимет.

А коли так, давайте осваиваться

с Kawasaki ZR-7. Смотрим: броская внешность, вызывающая ожидания норова, и, если всмотреться из чего он «слеплен», отличные ходовые качества и отточенная управляемость. В конце концов, town-bike обязан быть таковым – иначе как еще быстро добраться до работы, переделать за день с десяток дел, побывать на всех запланированных встречах, а под вечер покататься с девчонкой. Пусть не испугает вас показатель массы – 202 кг (и не пытайтесь вычислить в уме энерговооруженность этого забияки). Оцените другое: вам мало разгона до сотни за 3,8 с? Или скорости 205 км/ч (разве что посетуете, что аппарат без обтекателей)?

Если кто-то таращит зенки на «пластмассовых», тому скажу: парень, ты «не в теме». А вот ездок со стажем, отведавший хиловатость «четырехсотки» и нахрапистость «литров», сможет по достоинству оценить прелесть рядной четверки ZR-7. Этот 8-клапанный мотор с воздушно-масляным охлаждением, еще 20 лет назад идеально вписавшийся в дуплексную стальную раму GPZ750F, покажется одинаково комфортно-подвластным и новичку, и матерому байкерюге, питающему слабость к спортивному стилю вождения.

...Есть у меня приятель-умница: зная, какая база мотоцикла, тип тормозов и резины, он моментально вычислит в уме, на каком метре мотоцикл наберет «сотню» и на каком девчонка-«второй номер» завизжит от восторга. Так вот он, дока, сказал бы: энерговооруженность «семерки» невелика – 2,65 кг на одну лошадиную силу, по нынешним временам – маловато будет... Я же чувствую машину не мозгами, не только ими – другими органами. И в езде. Так вот, прокатившись, скажу, что 76 л.с., «прокрученные» через 5-ступенчатую КП и главную цепную передачу, сообщают мотоциклу такое ускорение, которое сопоставимо с ускорениями спортбайков последнего поколения, вроде Suzuki GSX-600R или Yamaha R6, с их высокооборотистыми и куда более мощными двигателями. Со мною пробовали погоняться Mercedes и Subaru Impreza WRX. На следующем светофоре я их подождал – им в голову не пришло сцепиться со мною во второй раз – хватило одного позора.

Знающий подтвердит: с динамичным мотоциклом разгон – не работа, а сплошное удовольствие. А работа – на торможении (собственно, езда по «светофорному» центру, если по ощущениям, – это череда не разгонов, а связка замедлений). Но не с «семеркой»! Торможение двигателем не изматывает. Эффективно работают дисковые тормоза.

Аналоговые приборы (фото 1) и механический подсос (фото 2), все как 20 лет назад. И только регулируемые рычаги сцепления и переднего тормоза, плюс кнопки Pass и аварийной сигнализации возвращают нас в век сегодняшний (фото 2 и 3).



Фото 1



Фото 2


Фото 3

Батарея из карбюраторов – это уже атрибуты прошлого…



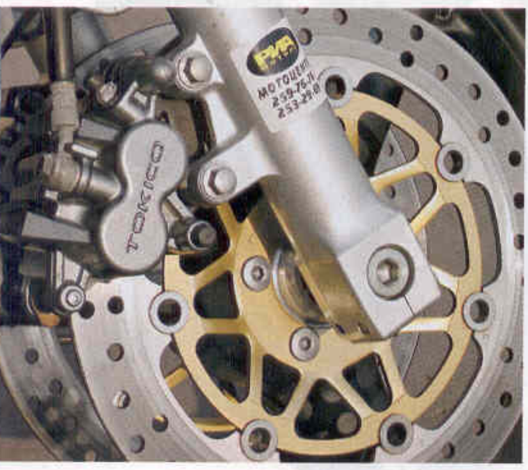
…а вот «багажник» впечатляет.

Передняя телескопическая (нерегулируемая) вилка диаметром 41 мм и задняя подвеска Uni Trak еще больше укрепляют доверие к мотоциклу – они не пускают шины вскачь, а заставляют липнуть к асфальту и точно повторяют его рельеф. Железная сцепка!.. Но – на скоростях до 120 км/ч. Тормоза хороши еще и тем, что не требуют прилагать особенных усилий на рычаге, тормозной лапке, а вместе с тем, как принято выражаться, информативны. Все сказанное – и о передних, и задних.

На пятой передаче «приподнял» стрелку тахометра до отметки 10 000 об/мин (любой, уверен, не откажет себе в этом удовольствии). И тогда понял: приятного мало. От порывов встречного ветра упакованная в шлем голова болтается из стороны в сторону, а колени то и дело бьются о бензобак: ветрюга их растопыривает – я сопротивляюсь… Ну, это еще куда ни шло. Хуже, что мотоцикл начинает самопроизвольно «гулять» по дороге, точность управления теряется. И уже не хочешь иметь дело с ним, распоясавшимся хулиганьем. Его усмирить можно, но за счет скорости. А как же кайф «полета»?!. М-да, подвески ZR-7 скорости недолюбливают, особенно в скоростных поворотах.







Отличные тормоза и классический легкий задний маятник – из достоинств ZR-7.



Что объяснимо: коротковата база, невелик угол наклона передней вилки, узкие низкопрофильные шины Dunlop Sportmax (120/70-17 – спереди, 160/70-17 – сзади). Все это и создает излишнюю нервозность. Так что когда увидите летящий спортбайк, угнаться за ним даже не пытайтесь, а перед входом в поворот будьте благоразумны – убедитесь, что сцепление шин с дорогой на данной скорости достаточно... Не провоцируйте учащенное сердцебиение.

Это я вот к чему. Долго держать скорость за 160 км/ч на этой Kawa тяжело. Если соберетесь покупать такой мотоцикл, но и в путешествиях себе отказать не сможете, – поищите дорожную версию ZR-7 с литерой «S» в названии модели. В ней ровно те же технические характеристики, но аппарат оснащен лобовым обтекателем. Эта версия несколько дороже, но не существенно. Кстати, для путешественников: мотоцикл удобен и для странствующих одиночек, и для двоих. Приборами освещения, а также расходом топлива останетесь довольны. Широкий вылет зеркал – еще один плюс этой модели.

Век модели мотоцикла, как правило, недолог. Но Kawasaki с двигателем 750 см³, надо думать, – исключение. Поймете его – понравится.

Благодарим компанию **«РИА-Моторс»** за предоставленный мотоцикл, фирму **«Автоконцепт»** – за экипировку.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Год дебюта	2001
Сухая масса, кг	202
Габариты, мм	2105/755/1075
Высота по седлу, мм	800
База, мм	1455
Дорожный просвет, мм	130
Объем топливного бака, л	22
Макс. скорость, км/ч	205
Время разгона до 100 км/ч, с	3,8
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	рядный, 4-тактный, 4-цилиндровый
Рабочий объем, см³	738
Тип ГРМ	DOHC/2
Мощность, л. с. при об/мин	76/9500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	63/7500
Диаметр цилиндра х ход поршня, мм	66x54
Степень сжатия	9,5
Охлаждение	воздушно-масляное
Система питания	4 карб. Ø 32 мм
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	5-ступенчатая
Главная передача	цепная
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	дуплексная, стальная
Передняя подвеска	телескопическая вилка Ø 41 мм/ход 130 мм
Задняя подвеска	Uni Trak, ход 130 мм
Тормозная система	раздельная, с гидроприводом спереди и сзади
Передний тормоз	2 диска Ø 300 мм, 2-поршневые скобы
Задний тормоз	диск Ø 240 мм, 2-поршневая скоба
Передняя шина	120/70ZR17
Задняя шина	160/60ZR17

СТРАХОВАНИЕ И НАЛОГИ	
Сумма обязательного страхования (ОСАГО)	2430 руб.
Сумма ежегодного дорожного налога	760 руб.
Цена тестируемого экземпляра	$5500
СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ	
Межсервисный пробег	5000 км

Конкуренты

	Honda CB750	Suzuki GSX750
Длина, мм	2155	2145
База, мм	1495	1470
Высота по седлу, мм	795	785
Сухая масса, кг	215	201
Рабочий объем, см³	747,4	748
Мощность, л. с. при об/мин	72/8500	86/9500
Макс. скорость, км/ч	205	205
Разгон до 100 км/ч, с	4,5	3,8
Запас топлива, л	20	18

Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ, фото Павла КОСОЛАПОВА

ТИХООКЕАНСКИЙ БРИЗ

HONDA Pacific Coast 800, турер

Год выпуска **1996** | Двигатель **800 см³** | Мощность **56 л. с.** | Масса **262 кг** | Максимальная скорость **185 км/ч** | Ориентировочная цена **$5600** | Пробег **24 000 км**

PACIFIC COAST



Любители «дальнобоя», давайте поиграем! Закройте глаза и представьте, каким должен быть мотоцикл мечты: устойчивым на шоссе, послушным в виражах, крупным, но не слишком тяжелым, с вместительным багажником, удобной для водителя посадкой за рулем, хорошей защитой от ветра и дождя, быстрым и в то же время не утомительно мощным. Все правильно? Ничего не напутал?.. А возраст мотоцикла имеет значение? Если нет, открывайте глаза: он?

Этот нетипичный турер конца 80-х годов, Honda назвала его Pacific Coast 800 – «Тихоокеанское побережье». В свое время он наделал много шума и был прозван журналистами, не без иронии, «самый большой скутер». Спустя пару лет, хотя мотоцикл продавался исключительно в Соединенных Штатах, стараниями «серых» дилеров стал популярным и в Европе. А к середине 90-х и вовсе удосужился того, что его назвали культовым. И где бы вы думали? Во Франции – мировой столице моды. Пусть и не мотоциклетной, но в стране, где вкус и изысканность признаются эталоном. А это дорогого стоит.

Что очаровало французов? Дизайн, напоминающий автомобильный (с закрывающим все внутренности мотоцикла обвесом)? Завидная вместимость встроенных кофров с расчетом на необъятный скарб спутницы?.. Не берусь утверждать. Но абсолютно ясно другое: мотоцикл предлагал первоклассный уровень комфорта, легко управлялся на шоссе, был не слишком утомительным в дальних поездках (помните, все это мы хотели увидеть в турере-мечте?), а вдобавок обладал отличными техническими характеристиками. Что, сами понимаете, не мелочь.

Я погрузился в седло, располагающее к дальним путешествиям, поставил ноги на широкие подножки, взялся за компактный руль (предлагающий расслабленное, но вместе с тем непривычно острое для «дальнобоя» руление, к которому, впрочем, быстро привыкаешь) и отправился путешествовать.

После второго десятка километров уразумел, что V-образный 2-цилиндровый двигатель эластичен и оборотист, генерирует исключительно положительные эмоции и при старте, и на скорости 160–170 км/ч, предельной для этого экземпляра.

Вы скажете, что 56 л. с. для турера – скромно. Это еще как посмотреть... Но оцените: на любой из пяти передач PC запросто ударит стрелкой тахометра об ограничитель и «уложит» спидометр. Однако от страха не взопреешь. Кошмар в душу не вселяется, поскольку удачная аэродинамика и по-настоящему «дальнобойная» 1550-миллиметровая база.

Вспомню и о тормозах: передние – дисковые, задние – барабанные. Хлипкие и до обидного малоэффективные,



Отрешившись, и впрямь, взглянув на «приборку», можно уверовать, что вы за рулем дорогого авто.

они покажутся слабоватыми для 260-килограммового мотоцикла. Впрочем, выход нашел – приучил себя держать неэкстремальную дистанцию с впереди едущим и заблаговременно тормозить перед поворотом. Подвески прилично приседают на торможении, однако ничего опасного в этом не нашел. Напротив, их короткий, но прогнозируемый ход делает торможение не резким – безопасным и очень контролируемым.

Сцепление мягкое – с ним мотоцикл легко и плавно трогается, а дальше его легко удерживаешь в равновесии на малой скорости (вспомним о габаритах, массе). В передней и «мясистой»

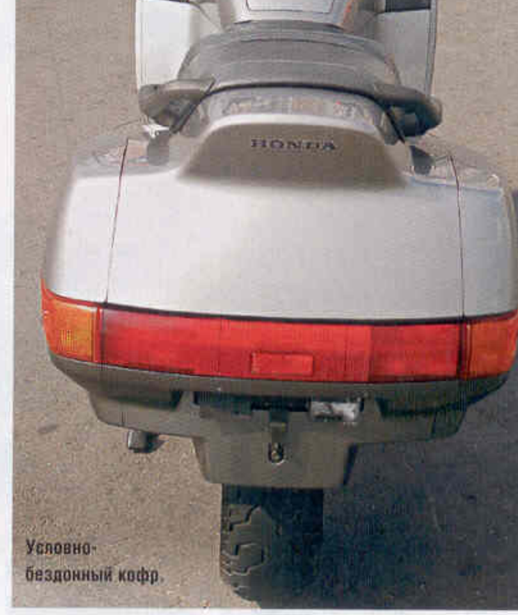


И для водителя, и для пассажира индивидуальные посадочные места. Удобные.



Тело максимально укрыто от ветра и, если случится, камней.





Условно-бездонный кофр.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	Honda Pacific Coast 800
Сухая масса, кг	262
Длина, мм	2285
База, мм	1550
Высота по седлу, мм	765
Дорожный просвет, мм	135
Макс. скорость, км/ч	185
Расход топлива, л/100 км	5,5–8,6
Объем бензобака, л	16
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	V-образный, 4-тактный, 2-цилиндровый
ГРМ/число клапанов	OHC/3
Рабочий объем, см³	800
Размерность, мм	79,5х80,6
Степень сжатия	9,0
Макс. мощность, л. с. при об/мин	56/6500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	68,6/5000
Система питания	карбюраторная
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартером
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	5-ступенчатая
Главная передача	карданным валом
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	дуплексная стальная
Передняя подвеска	телескопическая вилка
Задняя подвеска	маятниковая с центр. амортизатором
Тормозная система	раздельная
Передний тормоз	дисковый
Задний тормоз	барабанный
Передняя шина	120/80-17
Задняя шина	140/80-15

СТРАХОВАНИЕ И НАЛОГИ	
Сумма обязательного страхования (ОСАГО)	2430 руб.
Сумма ежегодного дорожного налога	560 руб.
Цена тестируемого экземпляра	$5600
СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ	
Межсервисный пробег	5000 км

хвостовой части упрятана автомобильная светотехника– она дает понять окружающим о принадлежности аппарата к топ-классу. В том же ключе выполнена и приборная панель. Не назову ее сверхинформативной (ни по меркам дня вчерашнего, ни тем более сегодняшнего), но в ней максимум необходимого – блок контрольных ламп, стрелочные спидометр и тахометр, привычные глазу указатели температуры охлаждающей жидкости, запаса топлива и часы. Приборка заботливо защищена от лучей солнца, и потому даже в ясную погоду о состоянии РС все узнаешь без напряжения глазных мышц.

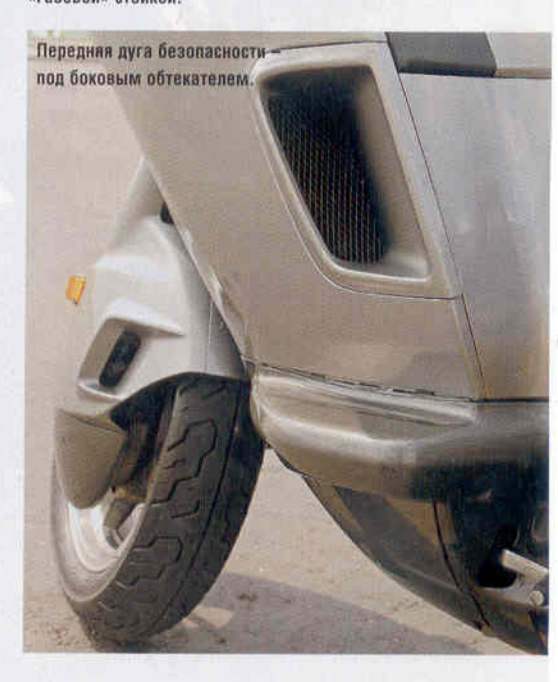
Не могу не упомянуть о такой полезной вещи, как боковые дуги. Они спрятаны под пластиком, так что техноарт не давит на сознание. Зеркала заднего вида не выпадают из стилевой концепции, в них интегрированы сигналы поворотов. Продолжают ансамбль задние боковые кофры. Они способны поглотить аж три открытых шлема, куртку и, если придется, ноутбук. Или предметы куда более востребованные в дороге – две 10-литровые канистры с бензином и «литрушку» масла.

И еще о преимуществах. Первое: это – Honda. Речь не о престижности, а о надежности, заботе о водителе. Их комментировать не приходится. Если платить вдвое, втрое, вчетверо больше не хотите, а возжелали турер и ничего другого, если не грезится во сне аудиосистема, регулируемое по высоте лобовое стекло или центральная подножка-домкрат, то не мечитесь в тяжких раздумиах. Этот мотоцикл – для вас.

Благодарим мотосалон **«РИА-Моторс»** за предоставленный мотоцикл; фирму **«Автоконцепт»** – за экипировку.



Крышка огромного багажника удерживается «газовой» стойкой.



Передняя дуга безопасности – под боковым обтекателем.

Алан **КАТКАРТ**, Великобритания,
фото **Джона ОУЭНЗА**

ВОЗРОЖДЕНИЕ КОЗЫРНОГО ТУЗА

ИСТОРИЯ С ЕЗДОЙ И В КАРТИНКАХ

ACE XP4 1924 года

Рядная «четверка», скорость – 200 км/ч... Япония, 70-е? Ан нет! Америка 20-х годов!

В НАЧАЛЕ ПРОШЛОГО ВЕКА...

Историю всяк толкует по-своему. Европейцы уверены, что самым быстрым мотоциклистом мира в первой половине 20-х годов был англичанин Клод Темпл – в 1922 году на 2-цилиндровом OEC Temple-Anzani он разогнался до 174,5 км/ч. Да, Темпл рекорд установил, но только для мотоциклов с моторами рабочим объемом до 1000 см³ – в ту пору FIM, Международная федерация мотоспорта, большего литража не признавала. В Европе мотоциклы «свыше литра» тогда действительно

С антуражем провинциальной фермы в Пенсильвании удивительно гармонирует этот старинный аристократ. Строен и сухощав.

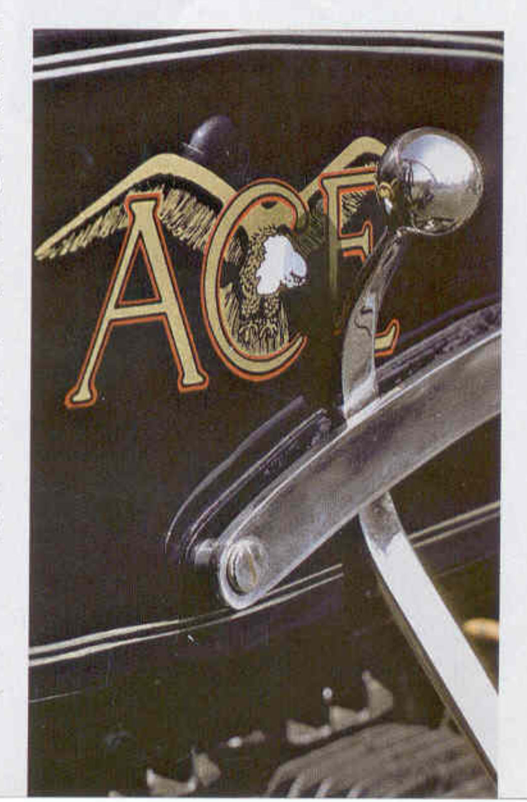
почти и не делали, и невдомек было зашоренным чиновникам, что в США уже вовсю выпускали байки с двигателями гокуда большего объема.

А американцы на евро-бюрократические игры плевали с высокого небоскреба – они в ту пору в FIM не входили и гонялись по собственным правилам. Поэтому – и совершенно справедливо – самым быстрым мотоциклистом мира считали Чарльза «Реда» Вулвертона: его 1229-кубовый 4-цилиндровый Ace XP4 в 1923 году разогнался аж до 208,5 км/ч! Впервые в мире, между прочим, преодолев на двух колесах рубеж «200».

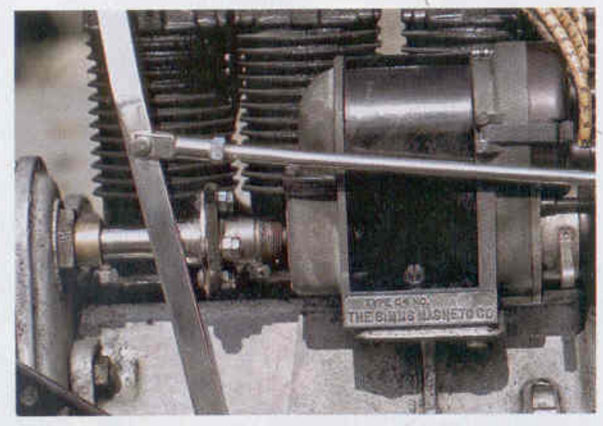
Заварил же кашу с американскими 4-цилиндровиками Уильям Хендерсон. Он еще в 1912 году начал строить такие мотоциклы под своим именем, но в 1917 году уступил под напором веломагната Игнаца Швинна и продал ему марку Henderson. То ли деньги от этой сделки быстро кончились, то ли Уильям по натуре своей был беспредельно неугомонным, но уже через пару лет он вынырнул в Филадельфии производителем очередной «четверки» – на сей раз под маркой Ace («Туз»). Машинка вышла хороша! На ней в 1922 году легендарный гонщик «Пушечное ядро» Бейкер установил рекорд пересечения Америки от Атлантики до Тихого океана – за семь дней. Увы, в декабре того же года Хендерсон разбился во время испытаний новой модели Ace.

Мало того, что с его смертью в штатном расписании компании образовалась дыра – тут еще и покупатели носами завертели: ну что эта фирмочка стоит без Хендерсона! Члены правления «фирмочки» пригласили Артура Лемона, некогда близкого сотрудника Уильяма – слезно просили сотворить «что-нибудь этакое». Тот не упустил шанса выбить деньгу – да не на зарплату, а на покупку динамометрического стенда, агрегата в ту пору редчайшего и жутко дорогущего.

Заполучив его, Лемон взялся за постройку аппарата под индексом XP4 – то есть «экспериментальный, 4-цилиндровый». Внешне он походил на серийные машины, но лишь внешне. Например, картер – из магниевого сплава, смазка коренных подшипников – под давлением, а не разбрызгиванием, как



Рукоятка переключения передач – на бензобаке по левую сторону.



Вместо «родного» магнето Scintilla, отправленного на перемотку, стояло подменное Simms. Поэтому я и не сумел разогнаться до 200 км/ч.

Узкий (всего 10 см!) бензобак, отогнутые вниз рукоятки руля, подножки-платформы.



на серийном моторе. Шатуны и поршни, изготовленные из специальных сплавов, для снижения веса иссверлены – так же, как и шестерни привода масляного насоса и магнето. И вообще, к снижению массы Лемон относился прямо-таки трепетно. Он заказал в компании Schebler облегченный карбюратор из алюминиевого сплава, а когда получил его, устроил скандал: почто жиклеры бронзовые! Они тяжелые! Сей же час переделать на алюминиевые! Я, понимаешь, делаю из тонкостенных труб, а вы мне!.. В итоге машина суперэкономa весила всего 129 кг. А ведь речь идет об аппарате с мотором рабочим объемом 1229 см³!

Один же из узлов Лемон в Америке так и не смог найти – магнето, которое выдерживало бы 6000 об/мин. Пришлось установить швейцарское, Scintilla Vertex. Зато на динамометре двигатель выдал 52 л. с. при 6000 об/мин. Для гонок, по соображениям надежности, его дефорсировали до 45 л. с. при 5400 об/мин, но и эта величина вдвое выше, чем у мотора стандартного дорожного Ace.

Вся работа над «чем-то этаким» заняла три месяца, и в июле 1923 года заводской гонщик Терпенинг «ТНТ» взял первое место в гонке «подъем на холм» в Рочестере (это сейчас этот вид на задворках мотоспорта, а тогда был оченно популярным). Впрочем, свою кличку – «ТНТ» (то есть «тринитротолуол» – взрывчатка такая) – гонщик не оправдал. От страха кусал губы, убегал в рощицы, выл по ночам и зарекся иметь дело с этой бешеной машиной. В последующих гонках на ХР4 с успехом выступал Чарльз «Ред» Вулвертон. В ноябре того же года он на бульваре Рузвельта в Филадельфии (это едва ли не первая в Америке «бетонка») установил рекорд скорости – 208,5 км/ч.

Неслыханные доселе достижения мигом взметнули спрос на мотоциклы Ace. Увы, проворство менеджеров компании не соответствовало профуровню конструкторов и гонщиков. Прошел целый год, прежде чем члены правления с удивлением и ужасом обнаружили, что каждый мотоцикл приносит... убытки. В 1924 году последовало неизбежное банкротство, через год производство мотоциклов попытались возобновить, но уже в Детройте, однако в 1927 году компанию Ace поглотил Indian. Первые Indian Four в точности соответствовали мотоциклам Ace.

...И В НАШИ ДНИ

Рекордный ХР4 дошел до нас лишь отдельными фрагментами. Это обстоятельство глубоко огорчало Джона «Дока» Патта, ветеринара из Пенсильвании и большого поклонника марки Ace.



Передняя вилка Flying Merkel работает не хуже современного «телескопа».



Коллектор, собирающий выхлопные газы со всех 4-х цилиндров.



Передний тормоз не предусмотрен!

Патт разыскал старика Вулвертона и выпытал у него все подробности конструкции и дизайна уникального моцика: смотрящие вниз рукоятки руля, узенький бензобак, обрезанное заднее крыло... Догадайтесь с трех раз, для чего... Правильно, если не восстановить машину, то воссоздать.

За основу Патт взял двигатель Ace 1923 года (с алюминиевым картером и смазкой разбрызгиванием), внешне совершенно идентичный XP4. Энтузиаст из Филадельфии Джини Окотт оторвал от сердца, но отдал ему пару фрагментов рамы, еще кое-что удалось раздобыть на слете старинщиков в Канзасе. Бензобак и крылья были воссозданы по старинным фотографиям. Постройка мотоцикла закончилась 20 лет назад, и с тех пор на нем завоевано множество призов на различных слетах и шоу.

– Я всегда говорил, что это не старинный рекордный мотоцикл, а его воссозда-



Чарльз Вулвертон во время рекордного заезда.

Так финишировал XP4 в гонке «подъем на холм».

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	Ace XP4
Год изготовления /воссоздания	1924/1984
Сухая масса, кг	134
База, мм	1500
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	4-цилиндровый, рядный, 4-тактный
ГРМ	IOE (верхние впускные, нижние выпускные клапаны)
Рабочий объем, см³	1229
Размерность, мм	68,58/82,55
Степень сжатия	6,5
Макс. мощность, л. с. при об/мин	45/5400
Система питания	1 карбюратор Schebler
Охлаждение	воздушное
Система запуска	кикстартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	3-ступенчатая
Главная передача	цепью
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	дуплексная, трубчатая, стальная
Передняя вилка	параллелограммная
Задняя подвеска	отсутствует
Тормоз	барабанный, на заднее колесо
Шины	28x3,00

ние, – подчеркнул Патт, – чтобы удовлетворить любопытство тех, кто хочет знать, как выглядели подобные аппараты.

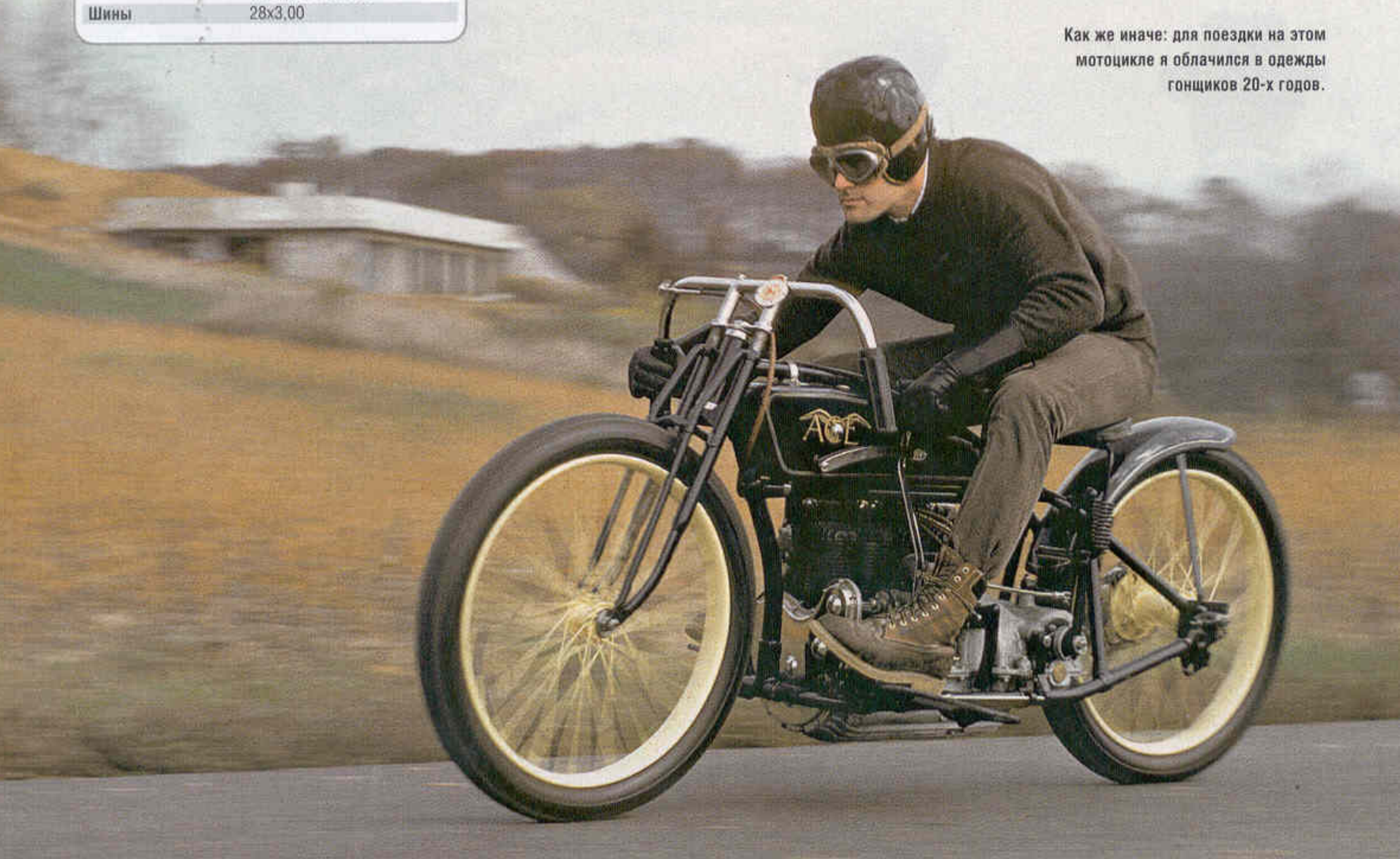
Любопытство же автора этих строк простиралось еще дальше: я хотел узнать, каковы эти аппараты в езде. Патт меня понял, и вскоре мы оказались на подходящей пустынной дороге.

Кикстартер я нашел на его законном месте. Запуск мотора, как и на любой «четверке», оказался легким. Звук двигателя на холостом ходу весьма необычен – он напоминает не стрекот мотоцикла, а скорее бормотание миниатюрного старинного Bentley. Короткоходная ручка газа на привычном месте – справа на руле. На XP4 – и на его двойнике – установлены подножки-платформы и гениальное американское изобретение – ножная педаль сцепления! Педаль справа воздействует на единственный – задний тормоз, левая – на сцепление. Механизм переключения 3-ступенчатой коробки передач смонтирован слева на бензобаке: первая – вперед и «нейтрали» между всеми передачами. Двигатель развивает такой внушительный крутящий момент, что даже вторая передача кажется лишней – по крайней мере, на равнинных дорогах Пенсильвании. Я быстро переключался на третью и позволил мотору делать свою работу.

Полутораметровая база обеспечивает устойчивость в пологих поворотах, хотя на малой скорости машина рыскает. Зато она непоколебима при быстрой езде по прямой, и никакие ухабы, молотящие по раме (без задней подвески), не способны сбить ее с курса. Но резкая прибавка или сброс газа вызывают крен – как у любого 2-колесного аппарата с продольным расположением коленвала, будь то BMW или Moto Guzzi. Не представляю, каково было управляться с этой машиной на полном газу на ухабистой гоночной трассе! Впрочем, передняя вилка обеспечивает удивительно большой ход – порядка 100 мм – и работает не хуже современного «телескопа».

Максимальная скорость этой реплики – около 145 км/ч. Разумеется, ей далеко до оригинала, тем не менее, «Ред Вулвертон Реплика» – восхитительный фрагмент мотоциклетной истории, до сих пор практически неизвестный за пределами США. Теперь о нем знают читатели российского «Мото».

Как же иначе: для поездки на этом мотоцикле я облачился в одежды гонщиков 20-х годов.



Борис ДАХНОВСКИЙ,
фото Алексея МЕЛИХОВА

И КАК НАЧНУТ ИХ РАСКУПАТЬ!..



«ПИЛОТ» с 4-ТАКТНЫМ КИТАЙСКИМ ДВИГАТЕЛЕМ LIFAN

ЗиД-50-01 «Пилот», мокик

Год выпуска **2004** | Двигатель **49 см³** | Мощность **2,72 л. с.** | Масса **87 кг** | Макс. скорость **50 км/ч** | Ориентировочная цена **23 500 руб.**

Слухи о том, что на ЗиДе вот-вот начнут собирать наипопулярнейший отечественный «полтинник» с 4-тактным китайским мотором, ходят давно. Наконец они материализовались.

Пока механик готовил мокик к тесту, я изучал инструкцию по эксплуатации. Описание нового мотора предельно лаконично: на рисунках показано лишь расположение основных узлов. Чертежи двигателя отсутствуют. Может, они и не нужны?..

Механик сообщил: «Пилот» к «полетам» готов». – «А почему фару не выключил – аккумулятор посадишь!» – «Нет, мотор-то работает. Прислушался: действительно, работает, но как негромко! Даже на очень тихой улице звук движка услышишь, если подойдешь к мокику вплотную.

Изменений в конструкции, если не считать нового 4-тактника, немного, но они удивят, и не только ортодоксального приверженца отечественной мототехники, но и иного знатока иномарок. Исчез рычаг сцепления – оно здесь центробежное, с полуавтоматом. Рядом со спидометром появилось круглое окошко, сейчас в нем светится зеленая буква N, а рядом просматриваются неподсвеченные цифры от единицы до четверки. Угадали: при включении той или иной передачи загорается соответствующая цифра, они расположены по кругу. И не случайно. В этой коробке передач переключение тоже идет «по кругу», то есть после четвертой – нейтраль, а за ней первая и т. д. Или наобо-

рот, если переключаешь скорости в обратном порядке. Кстати, с первой до четвертой переключение происходит нажатием рычага под левой ногой вниз, а не вздергиванием вверх, как на большинстве мотоциклов. Вот уж не ожидал встретить на современном аппарате алгоритм, который лет тридцать назад применялся на чешских мотоциклах. Впрочем, тот же принцип в КП двигателей Honda Super Cub с начала 60-х. Я не зря упомянул о японском моторе, ведь именно одну из его 50-кубовых версий, но в китайском исполнении, и установили на «Пилот».

Справа от спидометра появился рычажок, который через трос управляет пусковым обогатителем карбюратора. И еще о приятном: на правой коробочке переключателей появилась кнопка – признак наличия электростартера. Я не отказал себе в удовольствии: выключил мотор, ткнул пальцем в кнопку – прогретый двигатель мгновенно отозвался тихим шелестом. Я почувствовал себя «белым человеком»... Карбюратор Mikuni, хоть и, опять-таки, в китайском исполнении, свое дело знает.

Левая кисть автоматически сжимается, чтобы нажать на рычаг сцепления... А его нету! «Спёрли!» – заржал механик... Вспомнил: сцепление-то здесь центробежное, как на скутерах. Воткнул первую передачу, не трогая ручки газа, – мокик напрягся, но остался на месте. Добавил газу – плавно тронулся. Немного разогнался и, борясь с привычкой дернуть рычаг вверх, сбросил газ и переключился на вторую. Рычаг довольно тугой, ведь сцепление автоматически выключается при нажатии на «перетыкалку» – почти как на «Явах» и «Иж-Юпитерах». Работать рычагом нужно в меру быстро – это чтобы обороты коленвала успевали снизиться. Торопыга получит от мокика пинок в «пятую точку» даже при переключении на 4-ю.

Меня предупредили: не «насилуй» необкатанный мотор, он по-настоящему потянет только через 10 часов езды. Действительно – не идет. Двигатель на оборотах выше средних становится вялым. Ничего, говорит механик, ты хотя бы километров пять накатай. Между третьим и четвертым километрами мокик начал преображаться, а к шестому шел вполне прилично. Измерять максимальную скорость и динамику разгона до окончания обкатки не было смысла.

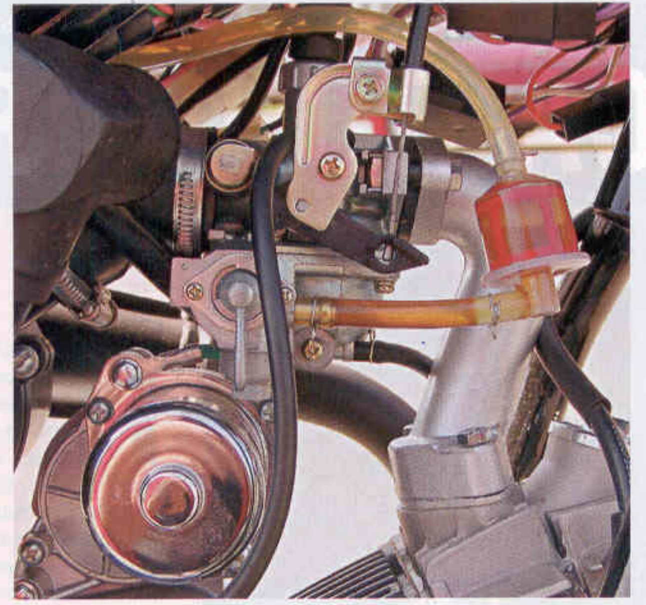
Мотор хорошо тянет на «низах». Что неудивительно: 4-тактнику и положено быть «гибче» 2-тактника – даже на второй «Пилот» легко трогается с места. Если после интенсивного торможения



на третьей или четвертой до скорости ниже 10 км/ч добавить газу, мотор слегка взвывает. Это центробежное сцепление пробуксовкой помогает ему выйти на рабочий режим. Удобно? Да! Но злоупотреблять этой помощью не стоит. Если, понадеявшись на автоматику, не торопиться своевременно переключать передачи на низшие, можно довольно быстро сжечь колодки. Чтобы сберечь трансмиссию, при троганье с места всегда включайте передачу на оборотах холостого хода и лишь затем «открывайте» газ. Автоматизм, обретенный на других мотоциклах, может вредить. Это я понял, пару раз включив при разгоне вторую вместо четвертой… Деталь: утомляющей водителя вибрации нет вовсе.

Таковы первые впечатления от знакомства с «Пилотом» с «китайским акцентом». В остальном же мокик остался таким же, как был. Жесткости дуплексной рамы для скорости, которую он способен развить, более чем достаточно. Подвеска вполне справляется с умеренными неровностями дороги. Спидометр изысканным дизайном не блещет, но работает. Тахометр отсутствует. Задний тормоз соответствует возможностям «полтинника». А вот передний… Хотел было я высказать свое «фэ», но механики разъяснили: учитывая, что большинство покупателей неопытны, они намеренно ослабляют трос, чтобы «чайники» часом не заблокировали колесо. Смысл в этом, соглашусь, есть. Ведь покрышка переднего колеса практически та же, что устанавливалась на «Верховину» 30-летней давности. Она, как и задняя, не шоссейная и не внедорожная, а та, что предлагает наша шинная промышленность. За дорогу они обе «держатся» лишь слегка. Тут, действительно, по-настоящему цепкий передний тормоз может оказаться опасным.





Китайский двигатель оснащен карбюратором с тросовым приводом пускового обогатителя и собственным бензокраником – теперь на «Пилоте» их два.



Новое на панели приборов «Пилота»: индикатор включенной передачи (слева), рукоятка привода пускового обогатителя карбюратора (справа от спидометра).



В правом блоке рулевых переключателей появилась кнопка включения электростартера – мечта владельца отечественного мотоцикла!

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА*

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Габариты, мм	1900 x 1150 x 780
Дорожный просвет, мм	150
База, мм	1330
Сухая масса, кг	87
Макс. нагрузка, кг	100
Макс. скорость, км/ч	50
Расход топлива (при скорости 30 км/ч), л/100 км	2,2
Объем бензобака, л	6
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	4-тактный, 1-цилиндровый
Рабочий объем, см³	49
Размерность, мм	39x41,1
Степень сжатия	9
Мощность (после обкатки), л. с.	2,72
Крутящий момент (после обкатки), Н·м	2,5
Карбюратор	PZ12J
Топливо	АИ-93 или А-92
Масло	для 4-тактных двигателей SAE 15/40 – SE
Воздушный фильтр	фильтрующий элемент из пенополиуретана, пропитанного моторным маслом
Система запуска	электро-/кикстартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	автоматическое многодисковое в масляной ванне
КП	4-ступенчатая
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Ход подвески переднего колеса, мм	150
Ход подвески заднего колеса, мм	120
Тормоза	барабанные, Ø 125 мм
Передняя шина	2,5/85-16"
Задняя шина	3,00-16"
ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ	
Генератор	50 Вт, 14 В
Аккумулятор	12 В, 4 А

* Данные из инструкции.

«Пилот» с китайским мотором – удобный «тренажер» для начинающих. Автоматика поможет тронуться с места, не даст заглохнуть при несвоевременном переключении передач, и водитель сможет сосредоточить внимание непосредственно на езде. То, что мотор до конца обкатки вяловат, даже неплохо: по мере обкатки движок будет набирать силу, водитель – опыт.

О надежности 4-тактника судить пока рано. Если не пытаться на этом мокике «козлить», не «рвать» коробку и заливать качественные бензин и масло, мотор должен служить достаточно долго. Не исключено, что, если постоянно переключать передачи, быстро орудуя рычагом, не сбрасывая оборотов при переключениях, «китаец» долго не протянет. Бензин, слитый с ЗИЛ-130, и с АС-8 в двигателе ему тоже здоровья не прибавят. Вселяет надежду тот факт, что (ссылаюсь на информацию от механиков) 4-тактный «Минск» (он тоже с китайским движком) приходит в ремонт только с «минскими» неисправностями – на мотор нареканий пока не возникает. К тому же 4-тактник долговечнее 2-тактника – по определению. А там посмотрим…

ЗАЧЕМ НУЖЕН «КИТАЕЦ»?

Законы коммерции давят отечественную мотопромышленность. Зидовцы утверждают: при падающих нынче объемах производства установка импортного двигателя обходится дешевле, чем собственного.

Во всем мире идет жесточайшая борьба с токсичностью отработавших газов. Одной из жертв этой борьбы и стал 2-тактный мотор: никакие ухищрения конструкторов не могут снизить содержание CH в его выхлопе до уровня 4-тактников. Во многих странах 2-тактники не выдерживают испытания сертификацией, техника, оснащенная ими, не продается, во всяком случае, легально. Установка на «Пилоты» «китайцев» откроет новые возможности для продаж ковровской техники.

Благодарим компанию **«Отечественная мототехника»** за помощь в подготовке материала.



Дмитрий ДОЛЬНИК, фото Crazy George

ПРИМУСА ПОЧИНЯЕМ!



Прячьтесь в погреб – ретро наступает! И не то безобидное, пропахшее нафталином, робко ступающее в побитых молью тапочках под слезоточивые звуки бабушкиного патефона (эх, хорошо сказал!), а наглое такое, агрессивное ретрище, бухающее сапогами под военные марши всех времен и народов. И недобрая его ухмылка как будто говорит: «Ностальгируй вместе с нами! А не то – пеняй на себя! И не говори, что не слышал…» А теперь попытаюсь разобраться, чего я тут нагородил…

Вот что, вероятно, имел в виду. В современном кастомайзинге – и в Америке, и в Европе-матушке – четко наметились две тенденции. Подавляющее большинство кастомайзеров стремятся сотворить нечто ультрасовременное, новаторское, никем доселе не виданное. Но в последние годы число приверженцев ретро-стиля – назовем его ностальгическим направлением в американском чоппеpостроении – множится и множится. Кастомайзеры, объявившие себя последователями таких легендарных пионеров кастом-культуры, как Эд «Биг Дэдди» Рот и Кеннет Роберт Говард (он же Фон Датч), нынче в фаворе. Немалую роль в их раскрутке сыграла выходящая на канале Discovery популярная программа The Great Biker Build-Off. Рассел Митчелл из Exile Cycles (см. «Мото» № 7-2004), Хэнк Янг из Young Choppers & Hotrods, Индиан Ларри и наш сегодняшний герой Чика – имена этих «бунтарей» сегодня у всех на слуху. А значит, и дела у них идут не плохо.

За сценическим псевдонимом Чика скрывается 38-летний японец Ясуёси Чикадзава. Он живет в Южной Калифорнии вот уже десять лет и добрых восемь из них строит чопперы. Имидж его (а имидж для серьезного кастомайзера, сами понимаете, не последнее дело) – ну чисто токийский «гангста». Или культовый американский актер Джеймс Дин, родись он от родителей-японцев.

На родине Чикадзава промышлял ремонтом «Хонд», но, будучи с младых ногтей фанатом Harley-Davidson, вскоре под вывеской Chica («Чикадзава» – уж это было бы совершенно не по-американски) основал мастерскую по ремонту потрепанных жизнью «американских легенд». В основном клиентура, действительно,

обращалась за банальным ремонтом, кастомайзерством и не пахло. Богатые японские энтузиасты предпочитали приобретать подлинники, то есть заказывали кастомы непосредственно у американских мастеров. А небогатые – те обходились своими силами. Да и неинтересно с ними, с небогатыми… И возник в голове у Чики хитрый план: «Я ж вас, блин, заставлю покупать мои аппараты!» – процедил он, недобро сверкнув очами и погрозив кому-то невидимому кулаком. После чего сгреб в охапку жену и ребенка и махнул на ПМЖ в Калифорнию. (Тут-то, небось, и пожалел, что свою фамилию сократил именно так. Испаноговорящие калифорнийцы были озадачены: ничего себе «девочка»!)

Через годика полтора Чика пообжился и построил первый байк. Для себя. Тогда же судьба свела его с Доном Миллхаузом, который экспортировал в Японию «афтермаркет». Увидел Дон аппарат Чики и сказал себе: «С этим парнем надо дружить». На пересечении общих интересов компаньоны основали в 1996 году компанию Chica Custom Cycles. Сегодня она базируется в Хантингтон-Бич (в Калифорнии есть еще одна кастом-контора с похожим названием – Chico Custom Cycles из городка Чико, но ее мотоциклы представляют собой типичный «мейнстрим», а потому, откровенно говоря, скучноваты).

Наш герой так формулирует свою фи-

Чика на «Единороге» и в лучах славы: победитель очередного теле-шоу The Great Biker Build-Off.

Unicorn From Hell в отблесках геенны огненной… Страшно?



Вот он каков – «бунтарь» Чикадзава-сан. Фото запрещено для публикации в США: антиникотиновая кампания! Сами понимаете, какими могут быть последствия.

лософию кастомайзинга: «Не нужно много побрякушек, чтобы заставить байк выглядеть круто». Шоп-менеджер компании по прозвищу Джонни Чоп более красноречив: «Похожая фигня приключилась с хот-роддингом в конце 80-х, – говорит он. – Тогда с легкой руки Бойда Коддингтона Америку заполонили неотличимые друг от друга «фордики» 1932 года с полированными колесными дисками и твидовым интерьером. И сейчас беда кастомайзинга – одинаковость!» Не только в нем, добавим мы…

В своих работах Чика придерживается двух силуэтов. Первый – приземистые бобберы, многие из которых напоминают велосипедоподобные мотоциклы для гонок на дощатых треках. Второй – «вздыбленные» длинношеие гиганты, столь любимые Hell's Angels в 60-х. И еще. Чика не очень жалует широкие задние «катки». «Старый стиль, старая школа, новые технологии» – таков слоган его компании.

Передняя рычажная вилка-«спрингер», «жесткозадая» рама из тонких труб, «ломаный» руль замысловатой формы, «велосипедное» сиденье – собирательный образ ретро-чоппера от Chica. Отклонения редки. Ну и главное: никаких серий, никаких самоповторов! Впрочем, за одним исключением: любимый мотор – древний «харлеевский» Knucklehead (1936-1948). А если точнее, то уже не «харлеевский», да и вовсе не древний.



Обратите внимание на ширину ремня первичного привода. Если вдруг американский Конгресс запретит кастомайзинг, Чика вполне может ездить по дворам и предлагать калифорнийцам свои услуги: «Ножи точим! Примуса починяем…»

Квинтэссенция стиля Chica Custom Cycles – вилка-«спрингер», рама типа «гусиная шея», жесткая задняя подвеска, «ломаный» руль и «велосипедное» седло. Орнамент «сисибара» Чика явно подсмотрел на кладбищенской чугунной ограде. Хотя в том и не признается. «Сисибар» (sissy bar) – это, как известно, «держалка для маменькиных сынков». А потому как маменькиным сынкам здесь не место, то «сисибар» остался, а пассажирское сиденье того – тю-тю. (А вы, небось, думали, что «сисибар» – это бар со стриптизом?)



Чистой воды боббер Ether («Эфир»). Почему-то в голову приходит: «Ночной зефир струит эфир». Эх, прав был поэт. В чем – не знаю, но прав!

«Наклхеды» строит в наши дни шведская компания Flathead Power, и их рабочий объем, между прочим, может достигать теперь добрых 1688 см³ (во Флориде компания Knucklehead Power USA устанавливает такие моторы на реплики классических «Харлеев» 40-х годов).

Итак, главная тема Chica – низкие бобберы с налетом спортивности, как ее понимали в 40–50-х годах. Из известных работ в этом стиле назовем Brass Knuckle, Ether, Goldenwest, Knuckle Racer, Red Knuckle, Rumbler, Shovel Invader, Slater, Trick. Некоторые (как Red Knuckle) щеголяют рогатыми рулями-эйпхангерами – ведь было время, когда чопперы росли ввысь только за счет руля, «вытягивать» вверх рамы стали позже.

Каждый уик-энд в аду наверняка устраиваются гонки. Руководствуясь этими сугубо практическими соображениями, Чика установил на своем «Адском единороге» клипоны.

«Сердце единорога». Не обошлось без имплантантов производства S&S.



Очередной ретро-чоп от Чики. Налицо трогательная забота о комфорте пассажира, граничащая с изощренной жестокостью.

Другой полюс – «великаны» из 60-х. Такие как F.O.A.D., Greaser, Joker, Prism Chopper, The Classic. Здесь мы можем встретить все тогдашние «фишки»: сверхдлинные «спрингеры», сверхвысокие спинки-«сисибары» (интересно, провода в городе не цепляют?), «граненые» баки.

Родом из той же эпохи длиннющий Digger, раскрашенный под полный «психодел», «рогачи» Ambigious и Bruiser, элегантный Retro Chop и брутальный Von Dutch (очередной «трибьют» легендарному Фон Датчу). Есть у Чики и аппараты, что называется, «long & low» – Ace, Split Rocker Invader и Pan Invader (этот скорее «низкий и страшный»). А вот в Mighty Quick почерк Chica и вовсе не угадывается (он, кстати, на пару с Trick красуется на обложке известного «афтермаркетового» каталога Chrome Specialties 2001 года). Здесь явный отход от радикализма. Даже седло не «велосипедное». Срамота, да и только!

Симптоматичен последний шоу-байк Чика, раскрученный каналом Discovery. Мне, признаться, нависший над рулевой колонкой вычурный бак напоминал поначалу ледяной торос или, на худой конец, подтаявший кусок сливочного масла. Но, узнав, что этот гротескный мотоцикл гордо именуется Unicorn From Hell, я с досадой хлопнул себя по лбу. Как это я сам не допер?! «Адский единорог»! Как точно подмечено! Уж мы-то с вами адских единорогов на своем веку повидали...

Кроме этих концептуальных работ, строит Чика по заказу и своего рода «ширпотреб» – привычных форм, без особого эпатажа, с тривиальными «телескопами» спереди. Таковы, к примеру, его High Plains Drifter, Mesa Coyote, Fool's Gold или Frisco Shovel. Но обвинять его в конформизме я бы не стал (потому что толком не знаю, что это такое, только догадываюсь). Ну не все заказчики готовы сразу принять радикальный стиль «от Chica» – так не гнать же их из-за этого взашей, в самом деле!

Чика – трудоголик: он строит 2–3 аппарата в месяц, причем удельный вес ручного труда и эксклюзивных деталей весьма велик. И это при относительно божеских ценах за готовый продукт – от 30 тысяч долларов. Даже за самые нашумевшие шоу-байки просит вполне разумные деньги. Например, в этом году Rumbler продавался за 40 тысяч, а аппарат с милым названьицем Fucky – за 35. Часть продукции регулярно отгружается в Японию. (Ага, не хотели покупать у японского кастомайзера? Носом крутили? Извольте теперь приобретать у американского!)

Помимо постройки байков по индивидуальным заказам, Чика предлагает, как любой уважающий себя американский кастомайзер, собственную линию «афтермаркетовых» комплектующих. Это рули моделей Flying V и Mini Z («V» и «Z» указывают на их конфигурацию), вилки-спрингеры, рамы типа «гусиная шея», граненые баки и крылья, седла, тормозные диски, колеса и наконец роллинг-шасси (то есть без пяти минут готовые байки, правда, без мотора и кое-каких других мелочей) в двух вариантах – с жесткой задней подвеской и с «софтейлом». Товар этот также не пылится на полках – народ-то в Америке грамотный, смотрит поди Discovery Channel. А по TV брехать не будут. (Написал и задумался...) Говорят, что закос под чопперную старину есть самый писк – так оно, значится, и есть... Одно смущает. Как бы через десяток лет тот же Джонни Чоп или какой-нибудь сегодня никому неизвестный Чоппи Джон не завел опять песню про «главную беду – одинаковость»...

Автор выражает благодарность **Джонни «Чопу» Васко** за помощь в подготовке материала.

Задняя подвеска с прогрессивной характеристикой скутера Gilera Nexus.

Александр ВОРОНЦОВ

ПО МЯГКОМУ МЕСТУ*

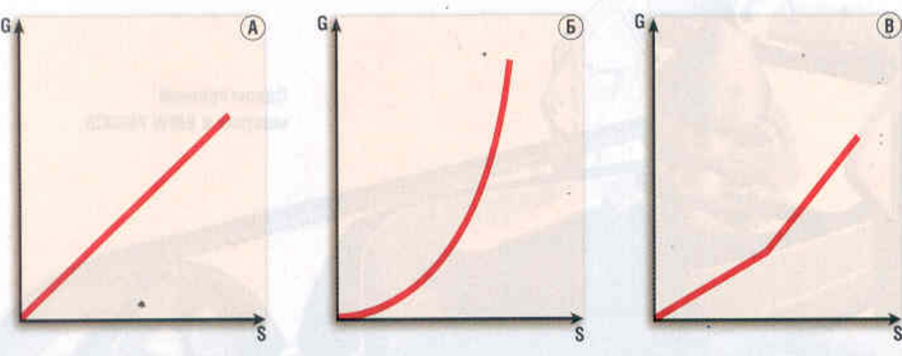
ЭВОЛЮЦИЯ ЗАДНЕЙ ПОДВЕСКИ: ВЗЫСКУЯ ПРОГРЕССИИ

Классическая схема «один маятник – два амортизатора» царила в мотоциклостроении добрую четверть века. Почему же она сдала позиции?

*Продолжение, начало см. в № 9.

Velocette Venom 1967 года с устройством для изменения наклона амортизаторов.





Графики характеристики подвески:
(А) – линейная; (Б) – прогрессивная; (В) – с двумя пружинами разной жесткости.
S – ход колеса; G – сопротивление пружинящего элемента.

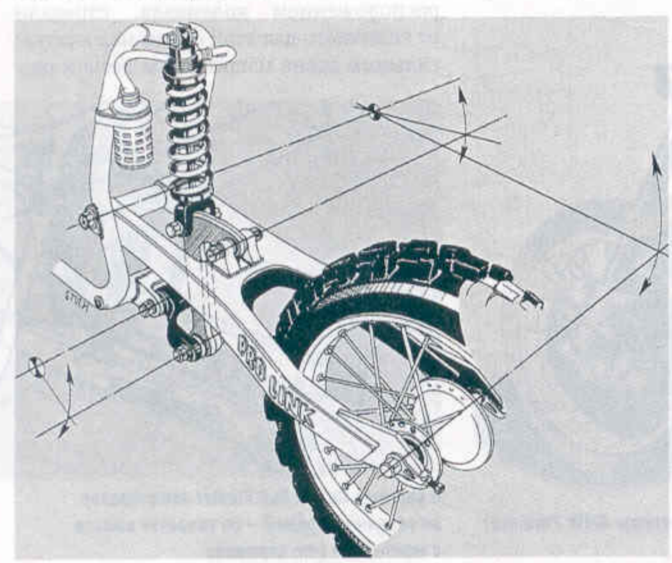
Только-только мотоциклисты получили в свое распоряжение эффективную схему задней подвески, как сразу же начали капризничать. Не хотим линейную характеристику – даешь прогрессивную! Зачем?

Давайте разберемся. В подвеске с обычной характеристикой сопротивление пружинящего элемента возрастает пропорционально ходу колеса. Если выразить эту зависимость графически, она вытянется в прямую линию (рис. А). Чем это чревато? Представьте, ставим мягкие пружины подвески – и колесо точно «обрабатывает» дорожные неровности, не теряя контакта с поверхностью. Но выбоина побольше – и подвеску нещадно «пробивает»: не хватает энергоемкости! Пружины помощнее – с «глотанием» ухабов все в порядке, но на небольших неровностях нещадно трясет… Нельзя ли, чтобы в начале хода подвеска была мягкой, а в конце – жесткой? Такая характеристика показана на графике Б, ее называют прогрессивной, поскольку сопротивление пружины изменяется не прямо пропорционально ходу колеса, а по некоей прогрессии.

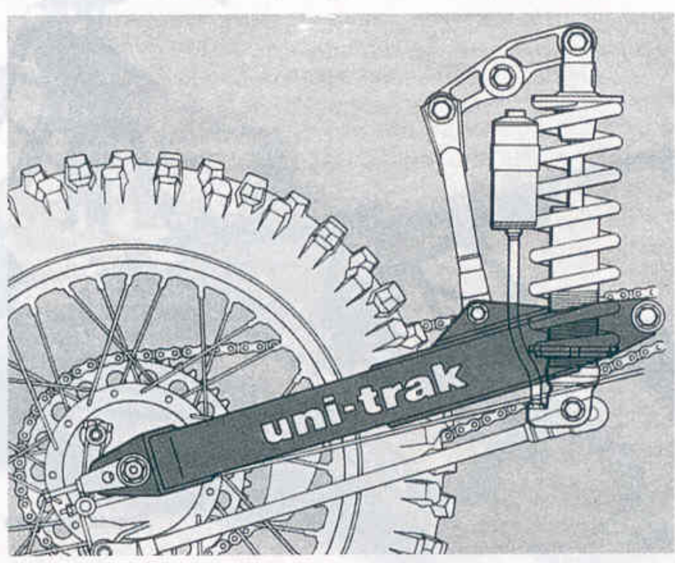
Подвеска cantilever кроссовых Yamaha.

Цель определена, но как ее достичь? Есть несколько достаточно простых методов. Во-первых, амортизаторы задней подвески можно наклонить: в начале хода они будут сжиматься медленно, в конце – быстрее. На некоторых мотоциклах спортивного характера раньше даже делали несколько креплений для верхних проушин амортизаторов – чтобы водитель мог сам настраивать подвеску. Но вот беда: больше чем на 45 градусов обычный гидравлический амортизатор (без газового подпора) не наклонишь, – работоспособность пропадает. Во-вторых, можно поколдовать с пружинами. Например, установить последовательно две: мягкую и жесткую. «Фокус» прост: вначале сработает мягкая, а когда ее витки «сядут» друг на друга, заработает жесткая. Получится такая характеристика, как на графике В. Можно использовать также пружины переменной жесткости (изменяя шаг навивки или толщину проволоки). Спортсмены «в старину» с той же целью обтачивали пружины, придавая им бочкообразную форму.

Но у всех этих вариантов общий недостаток: мала степень прогрессивности характеристики, другими словами –



Подвеска системы Pro-Link мотоциклов Honda.



Uni-trak – вариант подвески от Kawasaki.

Односторонний маятник в BMW F650CS.

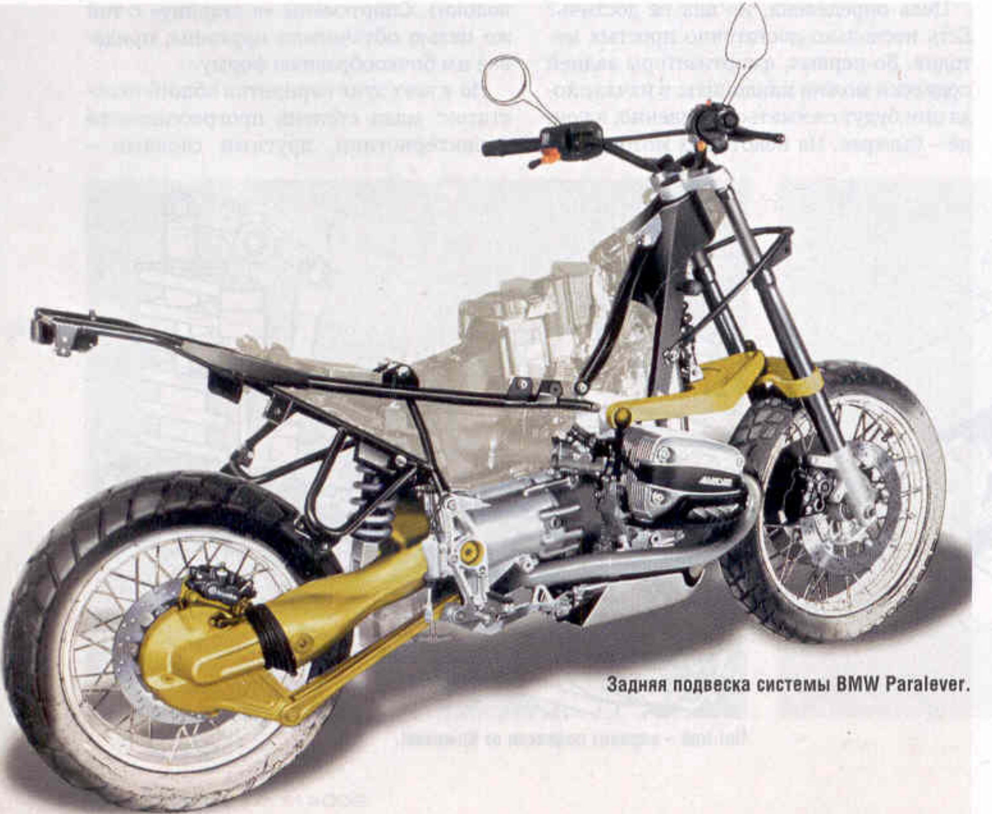
«жесткая» часть не слишком-то отличается от «мягкой». К тому же пружины переменной жесткости – штука дорогая: технология их изготовления гораздо «заковыристее», чем у обычных пружин.

Впрочем, о чем говорить, когда ход подвески – всего 100 мм, от силы – 150 мм. Но в начале 70-х годов произошло знаменательное событие: японские концерны, добыв почти все лавры в шоссейно-кольцевых мотогонках, дружно потянулись в мотокросс. Этот вид спорта почти в одночасье превратился из полулюбительского чемпионатика третьей лиги в престижную арену схваток лучших талантов – не только спортивных, но и конструкторских. Мощности моторов подскочили почти в полтора раза, что вызвало к жизни новый, динамичный и агрессивный стиль езды. А тот, в свою очередь, потребовал длинноходных (свыше 250 мм) и одновременно энергоемких подвесок. Назрели перемены…

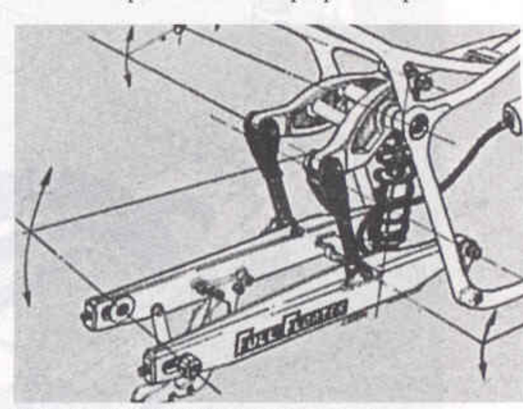
Поначалу конструкторы ухватились за газонаполненные амортизаторы: этот узел работает и при угле наклона более 45 градусов, так что прогрессивная характеристика подвески обеспечивается за счет геометрии. Затем выстрелили специалисты японского концерна Yamaha. Они вспомнили известную еще до первой мировой войны подвеску системы cantilever (см. «Мото» № 9-04) и соединили ее с современными технологиями. К треугольному (на виде сбоку) маятнику крепился один длиннющий газонаполненный амортизатор, расположенный почти горизонтально. Сама геометрия подвески обеспечила высокую степень прогрессивности характеристики. Попутно выяснилось и побочное достоинство схемы с одним амортизатором: нет разнобоя (небольшого, но неизбежного) в характеристиках правой и левой сторон. Эта система применялась на кроссовых Yamaha с 1974 года, а затем ее внедрили и на мотоциклы двойного назначения японского концерна, и даже некоторые дорожные модели (Yamaha TR1, RZ, XZ).

Тем временем инженеры концернов Honda и Kawasaki работали в другом направлении: они додумались ввести в подвеску еще и дополнительный рычажный механизм, как бы «дожимающий» амортизатор в конце хода. Так на рубеже 70-х и 80-х годов случилась революция! Отныне степень прогрессии можно было устанавливать в самых широких пределах. Все кинулись изобретать. Едва ли не каждая компания, выпускающая мотоциклы, стремилась создать и запатентовать свою версию, непременно сочинив громкое название вроде Zeta-Link.

Между тем совсем другие проблемы одолевали инженеров компаний BMW и Moto Guzzi. Их тяжелые мотоциклы, с карданной передачей и продольным расположением коленвала, страдали от типичного для этой схемы недостатка: сильного крена машины при резком раз-



Задняя подвеска системы BMW Paralever.



В системе Suzuki Full Floater амортизатор не соединен с рамой – он качается вместе с маятником (что отражено и в названии – «полностью плавающий»).

гоне. Чтобы свести к минимуму вредное влияние крутящего момента, немецкие конструкторы разработали систему Paralever: карданный вал проходит в одностороннем маятнике с двумя шарнирами. Первый – традиционная ось качания маятника, второй же располагается перед картером главной передачи. Специальной тягой этот картер соединен с осью первого шарнира, и возникающие при резком изменении крутящего момента реакции эффективно гасят друг друга.

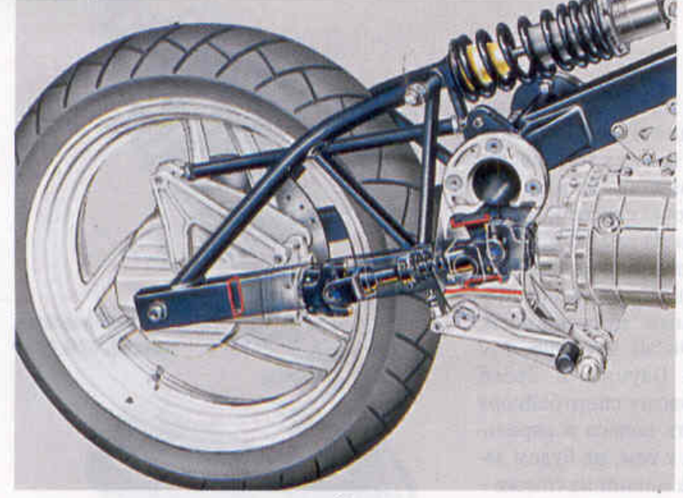
Тот же принцип – «плавающий» картер главной передачи и реактивные тяги – использован и в подвеске мотоцикла Moto Guzzi Daytona 1000. Но итальянцы применили довольно сложную схему, с пространственной фермой и расположенным по оси машины моноамортизатором. Видимо, соотношение сложность/эффективность оказалось не в пользу этой схемы, и на новейшей Moto Guzzu Breva 1100 мы увидим заднюю подвеску, очень похожую на BMW Paralever.

Еще две «фишки» в конструкции задней подвески приобрели популярность в 80-е годы прошлого века. Первая из них – односторонний маятник с консольным креплением заднего колеса. Родилось это решение на трассах многочасовых гонок на выносливость (Endurance), с «боевой» целью: чтобы свести к минимуму потери времени на замену заднего колеса. «По наследству» односторонний маятник достался динамичным мотоциклам со спортивными претензиями: Honda VFR и RC, Ducati 916/996, MV Agusta F4, Triumph Daytona и Speed Triple. Конечно, рядовому спортбайкеру не приходится менять колесо в авральном порядке (вместе с тем, не будем забывать, что половина машин из списка – «полуфабрикаты» для постройки гоночных аппаратов). Зато как красиво смотрится этот узел! Есть у такого варианта критический изъян: чтобы увеличить крутильную жесткость подвески, маятник приходится делать довольно массивным. Именно в погоне за снижением веса Ducati на новейших моделях своих

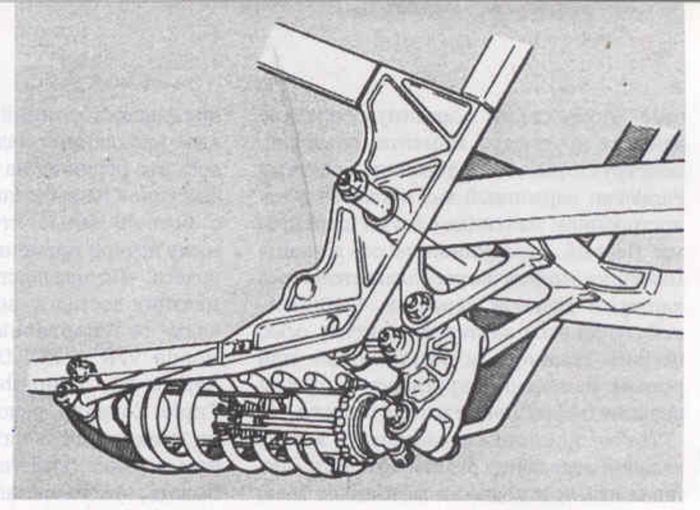
Задняя подвеска системы KTM PDS.



Harley-Davidson Softail Deuce. А где же у него задняя подвеска?



Карданная передача и задняя подвеска Moto Guzzi Daytona 1000.



Задняя подвеска Yamaha RD500LC с горизонтальным амортизатором под двигателем.

спортбайков вернулась к обычному двухстороннему маятнику.

У мотоциклов с карданной передачей, проходящей в пере маятника, это самое перо так и так приходится делать внушительных размеров. Поэтому возникает соблазн возложить на него все несущие функции, отказавшись от второй половины маятника и закрепив колесо консольно. По этому пути пошли инженеры BMW (мотоциклы с подвесками Monolever и Paralever), Honda (модель NTV650), Moto Guzzi (Breva V1100).

Вторая «фишка» – задние подвески с горизонтальным амортизатором (амортизаторами), установленным под силовым агрегатом. Конструкторы мотоциклов спортивного характера (Yamaha RD500LC, Buell) идут на этот шаг ради того, чтобы снизить центр масс машины, а главное – вывести амортизатор из аэродинамической «тени»: стоящий вертикально за двигателем амортизатор обычной моноподвески плохо охлаждается. А вот в задней подвеске мотоциклов Harley-Davidson серии Softail амортизаторы (работающие не на сжатие, а на растяжение) размещены под двигателем для того, чтобы... их спрятать! Создается иллюзия классического байка с неподрессоренным задним колесом.

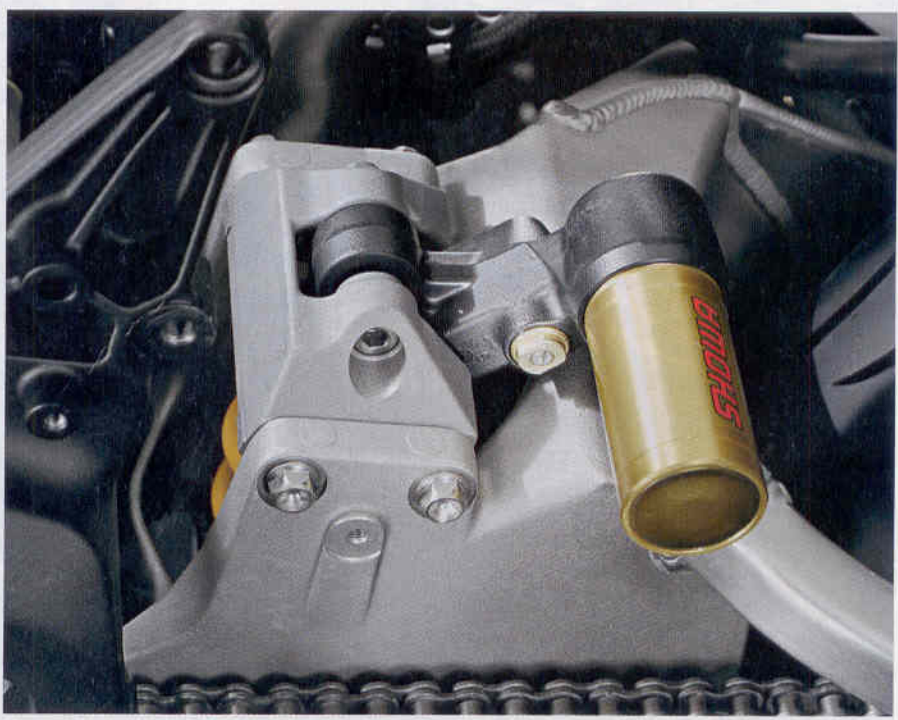
На роскошных туристических мотоциклах, таких, как Honda Gold Wing, применяется подвеска заднего колеса с пневмоэлементами и бортовым компрессором, так что жесткость подвески можно изменять прямо на ходу! Верх разврата – установленная на Suzuki Cavalcade система: по специальной программе то надуваются, то сдуваются подушечки на седле, чтобы «пятая точка» не затекала...

Недостаток подвесок с прогрессивной характеристикой, создаваемой с помощью рычажного механизма, – большое количество шарниров, которые требуют постоянного ухода и все равно, гады, изнашиваются. Поэтому инженеры компаний KTM и WP разработали подвеску PDS (Progressive Damping System – «система прогрессивного демпфирования»), в которой такая характеристика создается за счет внутренней конструкции амортизатора. Гениальное – просто: снаружи пружина переменного шага, внутри амортизатора два поршня. Один создает малое гидравлическое сопротивление и работает постоянно, второй, с большим сопротивлением, вступает в действие при значительных ходах (когда специальная игла закрывает перепускное отверстие).

Мозги инженеров шелестят постоянно. Новейшая разработка – Honda Unit Pro-Link: ее впервые применили на гоночных мотоциклах, а сейчас используют и на некоторых дорожных машинах. Как и в системе Suzuki Full Floater, амортизатор не соединен с рамой, но его верхняя проушина опирается не на рычажную систему, как у Suzuki, а на сам маятник. Рычаги для создания прогрессивной характеристики проходят снизу.

Системы подвесок с прогрессивной характеристикой пробрались даже на скутеры. Инженеры испанской компании Derbi в дебютировавшей в 1998 году модели Predator соединили амортизатор задней подвески с маятником через промежуточную рычажную систему. В усовершенствованном виде подобная система применяется также на новейшей Gilera Nexus (схема показана на иллюстрации, открывающей материал).

А вот самое интересное: как бы ни совершенствовали конструкторы подвеску, изобретая все более хитроумные схемы, традиционная схема с двумя амортизаторами никак не сдается. Видимо, она вселяет доверие на уровне подсознания: две стойки – это надежнее всего.



В системе Honda Unit Pro-Link верхний конец амортизатора соединен с маятником.

ЧТО ЕЛИ-ПИЛИ ХАРЛЕЙ И ДЭВИДСОН

Единокровные внучки Вильяма С. Харлея и Артура Дэвидсона, героев всех времен и народов – Марго Мэннинг и Кэрол Ландж выпустили книгу «Harley and Davidson Family Recipe» («Кулинарные рецепты Харлеев и Дэвидсонов»). В книгу входят семейные рецепты более сотни блюд для пикников и больших сабантуев, которые украшали столы основателей легендарной марки H.-D. Среди них «джилрой 40 с чесноком», «персиковый кобблер бабушки Харлей» и другие яства – пальчики оближешь.

Издание рассчитано не только на кулинаров – оно интересно всем почитателям H.-D.: книга богато иллюстрирована фотографиями из семейных архивов, а за рецептами следуют истории из жизни друзей и рассказы об их мотоциклах.

ДЕСЯТЬ ЛЕТ ЛЕТАЕТ «ПЕГАС»

«Ленинградский Северный завод» вот уже 10 лет продолжает понемногу выпускать классические мопеды марки «Пегас» (тест одной из моделей с индийским мотором «Анкур» с автоматическим сцеплением и педальным запуском опубликован в «Мото» № 6-2004). Объем производства невелик – около 1000 единиц в год. Но и тому рады. Возможно, теперь дела пойдут в гору: параллельно с педальной моделью начали изготавливать «Пегас-31» с кикстартером. Цена машинки осталась прежней.





«Пегас-31»

Александр ВОРОНЦОВ, фото из архива редакции

БАВАРСКИЕ КОРОВЫ



BMW СЕРИИ R – КЛАССИКА 70-х

С незапамятных времен баварский концерн холит и лелеет имидж некоего «BMW-байкера» (не путайте с «BMW-автомобилистом»). Мотоциклист «под бело-синим флагом» – это степенный, умудренный жизнью человек, который ни в грош не ставит всяческие новомодные штучки и абстрактные показатели типа энерговооруженности. Но ценит овеянные традициями технические решения и просто-таки помешан на том, чтобы все было не так, как у людей. И, разумеется, достаточно состоятелен для того, чтобы все эти традиции и инженерные выверты оплачивать.

Кому не посчастливилось приобщиться к «истинным ценностям», ехидно замечали, что толстый кошелек вполне заменяет «BMW-байкерам» чувство здравого смысла. Ибо японские мотоциклы легче, мощнее и при этом гораздо дешевле! А баварские с их растянутой базой и грузной конструкцией – просто-таки коровы, ни больше ни меньше.

Нельзя не признать: компания дала повод для таких упреков. На дворе уже стоял 1969 год, а она все продавала мотоциклы, совершенно не отличимые от моделей 15-летней давности. И это при том, что еще в середине 60-х избранным журналистам (и не только немецким) позволили опробовать совершенно иные машины – мощные и современные.

В чем же причина подобной неторопливости? Давайте вспомним, каким непростым временем стали для BMW 60-е годы. К этому десятилетию компания пришла в полнейшем раздрае: спрос на мотоциклы во всем мире упал, автомобили же баварцы выпускали двух родов – либо дешевенькие коробчонки с мотоциклетными моторами, либо машины шикарные и дорогие, но с откровенно устаревшим дизайном. Фирма практически обанкротилась, но ее спас автомобиль «золотой середины» – дебютировавший в 1961 году BMW 1500. Инженеры кинулись разрабатывать эту жилу, выпуская все новые и новые модификации удачного авто, и на мотоциклы просто не осталось времени и сил. Более того: повы-

шенный спрос на автомобили вытеснял двухколесных с конвейеров головного завода в Мюнхене. Пришлось перестраивать для производства мотоциклов старый завод авиадвигателей в Шпандау, пригороде Западного Берлина. Та самая реконструкция завода и послужила причиной досадной проволочки. Впрочем, представленное в конце 1969 года семейство новых BMW явилось как нельзя вовремя. Как раз состоятельные мотоциклисты Европы и Америки презрительно отвернулись от машин средней кубатуры и затребовали больших рабочих объемов (каких? Да хотя бы 600 – 750 см³. Это сейчас сии кубатуры считаются средними, а тогда – ого-го!).

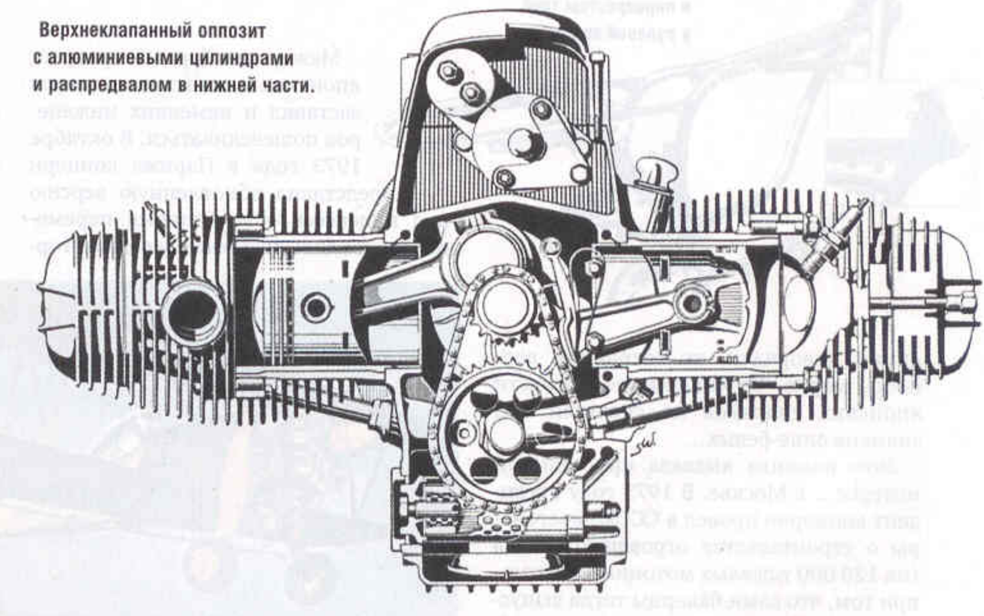
Все мотоциклы BMW до того момента являлись плодом эволюционного развития самого первого «баварца», модели R32 образца 1923 года, конструкторы, не торопясь, меняли то один узел, то другой… А дебютант взял от своего предшественника… да, пожалуй, лишь кое-какие гайки. Давайте сравним самое очевидное (подробный рассказ о BMW 1946–1969 годов в «Мото» № 8-99). Оппозитное расположение двух цилиндров, привод клапанов штангами от расположенного в картере распредвала, карданная передача на заднее колесо – это осталось. А вот исполнение традиционной схемы – новое. Вместо прежнего составного коленвала, вращавшегося в шарикоподшипниках, – цельнокованый, в подшипниках скольжения. Что, в свою очередь, заставило полностью переделать систему смазки, применив насос большой производительности и фильтр автомобильного типа. Раньше распредвал располагался над коленвалом и приводился шестернями, теперь же переместился вниз и получил цепной привод. Вместо чугунных цилиндров конструкторы применили литые из алюминиевого сплава, с чугунными гильзами. На смену архаичной 6-вольтовой системе электрооборудования с магнето и динамо пришла современная 12-вольтовая, с генератором переменного тока. В комплектацию двигателей впервые вошел электростартер.

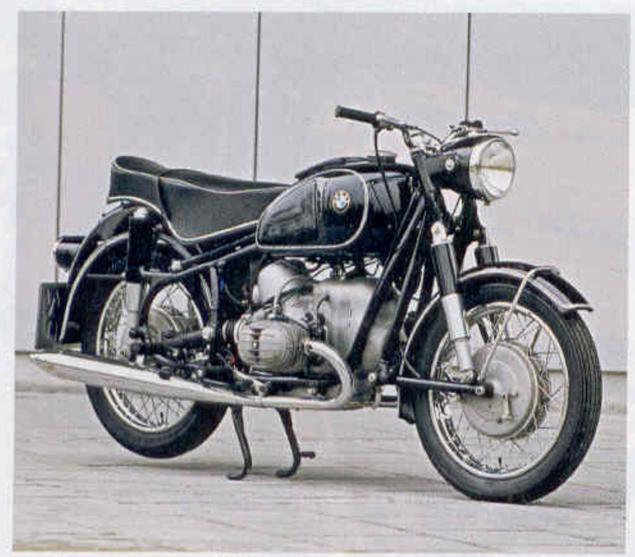
Столь же разительные перемены произошли и в конструкции ходовой части. Совершенно новая рама состояла из мощной верхней хребтовины, приваренных к ней двойных труб, «обнимающих» силовой агрегат, и закрепленного болтами заднего подрамника. Вместо прежней своеобразной задней подвески с креплением амортизаторов в средней части создатели машины использовали маятниковую обычного типа, а вместо длиннорычажной передней вилки типа Earles – «телескоп». Приверженцы традиционных решений оплакивали два нововведения: отказ от взаимозаменяемых колес и запрет на присоединение коляски. Но ведь наступили новые времена!

Поначалу серия состояла из трех моделей: R50/5 (498 см³, 32 л. с., 157 км/ч), R60/5 (599 см³, 40 л. с., 167 км/ч) и R75/5 (745 см³, 50 л. с., 175 км/ч). Поскольку они различались в основном диаметром цилиндров моторов, это дало острословам повод для шуточек типа: «Только у BMW хватает наглости брать больше денег за большие дырки!». Справедливости ради отметим, что разница не только в «дырках»: в комплектацию 500-кубовой машины не входил электростартер, и лишь 750-кубовая была оснащена карбюраторами с постоянным разрежением.

Выход новых BMW на рынок произвел сенсацию, но не вызвал переворота. Концерн в общем-то так и остался со своей клиентурой: приверженцы тра-

Верхнеклапанный оппозит с алюминиевыми цилиндрами и распредвалом в нижней части.

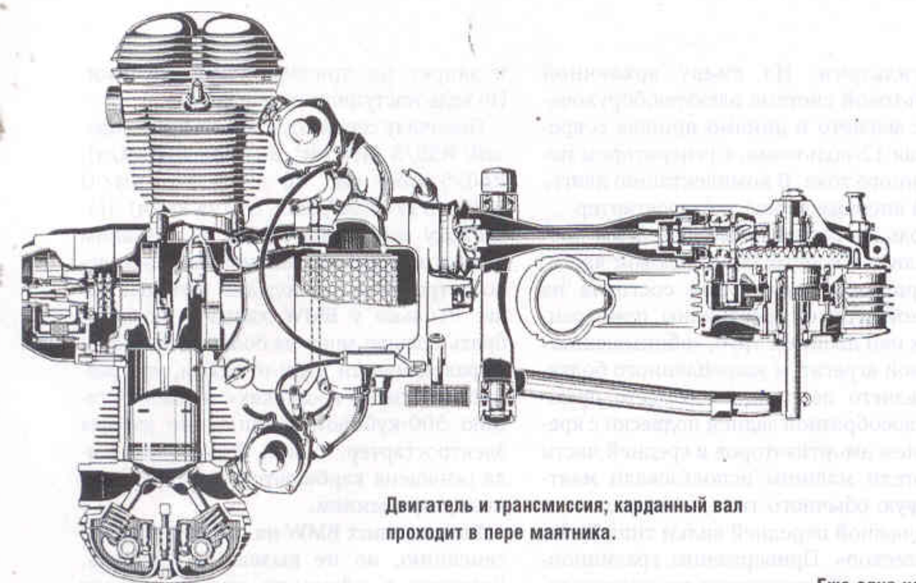




Облик мотоциклов BMW не менялся 15 лет (модель R50 1960 года).



Топ-модель нового семейства образца 1969 года – BMW R75/5.



Двигатель и трансмиссия; карданный вал проходит в пере маятника.

Еще одна новинка – бесштоковая передняя вилка.



Рама с отделяемым подрамником и перекрестом труб у рулевой колонки.

диций поворчали, но сохранили верность марке. Вкусившие же прелести японских снарядов не спешили под знамена сине-белых…

Зато новинка вызвала пристальный интерес… в Москве. В 1973 году президент концерна провел в СССР переговоры о строительстве огромного завода (на 120 000 тяжелых мотоциклов в год – при том, что сами баварцы тогда выпускали чуть больше 20 тысяч ежегодно). Одновременно подобное предложение получила Moto Guzzi. К сожалению, проект «Мото-Тольятти» так и остался на бумаге.

Разработка нового семейства велась долгие годы, но уже через пару лет после его дебюта назрела необходимость срочной модернизации. Мотоцикл страдал от болезни, типичной для «одиночек» с продольным расположением коленвала и карданной передачей – возникал сильный крен при резком разгоне или сбросе газа. Усмирить реактивный момент удалось, уменьшив массу коленвала и удлинив маятник задней подвески на 50 мм. Это вынужденное решение юркости машине не добавило. Вторая перемена скорее эстетического свойства: грузный 24-литровый бензобак уступил место более изящному, но емкостью лишь 17,5 л.

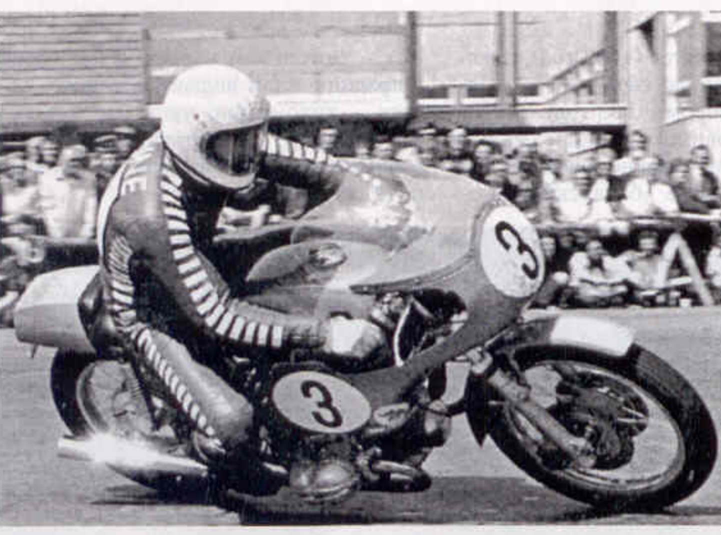
Между тем бурный прогресс японских мощных мотоциклов заставил и немецких инженеров пошевеливаться. В октябре 1973 года в Париже концерн представил обновленную версию под индексом «/6». Главные перемены – появились дисковые передние тормоза, 5-ступенчатые коробки передач вместо 4-ступенчатых и новый 900-кубовый двигатель мощностью 60 л.с. (а «пятисотку» из-за отсутствия спроса сняли с производства). Причем набрать рабочий объем 899 см³ удалось опять-таки «увеличив дыру» – то бишь диаметр цилиндра. И еще одна разительная но-



вость: гамму немецких мотоциклов украсила топ-модель R90S – это был, можно сказать, первый изящный BMW за всю историю компании. Чтобы совершить такое чудо, боссам концерна пришлось обратиться к стороннему дизайнеру – легендарному Гансу Муту. Всего несколькими штрихами (полуобтекатель спереди, изящный хвостовик и т.п.) он создал на редкость гармоничный облик, и мотоцикл, безусловно, стал одной из красивейщих машин 70-х годов. Интересно, что каждый мотоцикл раскрашивали индивидуально способом айрбрашинга, так что двух одинаковых R90S в мире нет изначально! В техническом же отношении топ-модель отличалась форсированным до 65 л. с. двигателем (который разгонял аппарат до «магических» 200 км/ч) и двухдисковым передним тормозом.



Для BMW той поры была характерна своеобразная грация тяжелоатлета.



Гельмут Дан на этом BMW выиграл «Турист Трофи» в зачете серийных мотоциклов в 1977 году.

С такой штуковиной уже можно было замахнуться и на спортивные лавры! Гонщики на форсированных BMW выиграли немало соревнований для мотоциклов на основе серийных – в том числе и такие престижные, как амери-

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

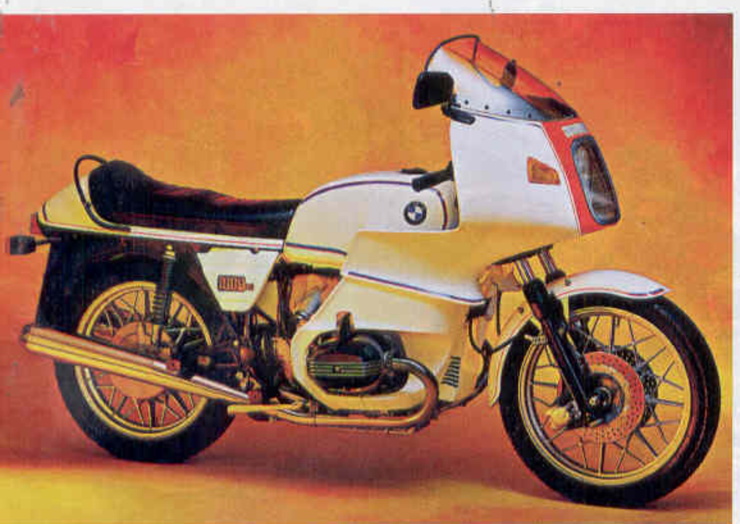
ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	BMW R75/5
Год дебюта	1969
Сухая масса, кг	210
База, мм	1385
Макс. скорость, км/ч	175
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	2-цилиндровый, оппозитный, 4-тактный
Рабочий объем, см³	745
Размерность, мм	82/70,6
Макс. мощность, л. с. при об/мин	50/6200
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	59/5000
ТРАНСМИССИЯ	
Коробка передач	4-ступенчатая
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	дуплексная, стальная
Передняя вилка	телескопическая
Задняя подвеска	маятниковая
Тормоза	барабанные
Передняя шина	3,25-19
Задняя шина	4,00-18

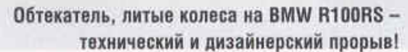


Мотоцикл чуть утратил массивность после модернизации 1971 года.



Вуаля! – изящный BMW! До его появления эти два слова были антагонистами. Модель R90S – творение Ганса Мута.





Обтекатель, литые колеса на BMW R100RS – технический и дизайнерский прорыв!



Экспериментальный BMW Futuro 1980 года – этап поисков новой формы для оппозита.

канская Дайтона и британское «Турист Трофи».

Между тем, спецы концерна зачастили… в Италию. Над чем они там работали, мир увидел в конце 1976 года. На осенней выставке в Кельне компания представила новую топ-модель – R100RS. Доминантой в ее облике стал огромный пластиковый обтекатель, разработанный с помощью продувок в аэродинамической трубе итальянской Pininfarina. Не так бросались в глаза литые колеса – по количеству спиц они не уступали традиционным. Расточенный до 980 см³ двигатель выдавал 70 л. с. Новинка отличалась совсем нескромной ценой – стоила больше, чем две Kawasaki Z900! Но традиционным покупателям – полицейским и «дальнобойщикам» – она понравилась. Для них вскоре выпустили модификацию R100RT – с багажными кофрами.

А затем грянула катастрофа. В течение 1978 года курс немецкой марки относительно доллара дважды прыгал вверх. Хорошо-то хорошо, да ничего хорошего: мотоциклы BMW на важнейшем для компании рынке – в США – подорожали настолько, что покупатели от них просто отвернулись. На складах в Америке скопилось 7 000 машин – четверть годовой программы! Встал вопрос: что делать с мотоциклетным отделением? И надо ли его спасать?

К счастью, правление концерна решило: «Спасать!». Махом отправили в отставку главного конструктора, финансового директора и директора по продажам. Новые менеджеры взялись энергично перетряхивать весь модельный ряд, открывая новые горизонты для BMW-байкеров. Модели 450/650 см³ с облегченным шасси (1978 год), первый в мире туристский эндуро R80G/S (1980 год), оппозиты с подвеской заднего колеса системы Monolever (1982 год), наконец, революционная серия «К» с 4-цилиндровым мотором (1983 год). Такого фейерверка новинок за столь малый срок история BMW еще не знала!

А старые добрые «баварские коровы» – мотоциклы с растянутой базой и традиционной подвеской заднего колеса – тихо-мирно ушли на пенсию в 1984 году. Их отставку оплакивали ревнители баварской старины. Так ведь на всех не угодишь…

«Легковес» BMW R45 образца 1978 года.



ДИНОЗАВР ИСКОПАЕМЫЙ

КАК СОВЕРШАЕТСЯ ЧУДО РЕСТАВРАЦИИ

Большинство из нас даже приблизительно не представляет, чего стоит привести в божеский, а тем более в первозданный вид мотоцикл в возрасте за полста лет. Для принципиальных сторонников абсолютной аутентичности в реставрации важно, чтобы даже оттенок краски, даже сальничек были «теми самыми», из «тех» времен… Может быть, впервые в российской мотожурналистике о том, какой ценой аутентичность достигается, рассказывает наш постоянный автор из Риги, почитаемый, заметим, в кругу российских собирателей, Алексей ПОПОВ.

В жизни случаются странные вещи. Еще недавно я даже не мечтал о том, что стану владельцем легенд мотоспорта М-75, М-77, М-80. Слишком мало их выпустили, да и карьера гоночной техники слишком коротка – короче, чем у людей: для них едва ли не каждая спортивная схватка – смертельная. Чудом пережившие многие спортивные битвы образцы попадали в руки людей никчемных – и пропадали безвозвратно. Я знаю историю одного М-75М: хозяева отказались его продать собирателю за весьма приличные деньги, а год спустя за гроши сдали на металлолом его алюминиевые детали. Мне удалось выцепить только переднюю вилку – ее оставили, чтобы пришпандорить к самодельному чопперу-уродцу. Алюминиевые цилиндры с запрессованными гильзами попали к другому коллекционеру также чудом: их, откровенничали хозяева, просто поленились распилить, чтобы отделить гильзы. Не ведали грешники, что творят. Но ведь грех совершен… Всякий раз, отправляясь за раритетом, ждешь, что встретишь то, что восстановлению не подлежит.

Но случается и приятное. Поехал както покупать старинный BMW, а получил не менее ценное – останки сразу двух российских спортивных мотоциклов. Один из них – М-75, второй же поначалу казался «темной лошадкой»: картер вроде как от М-72, головки цилиндров – BMW R75, а цилиндры вообще не поймешь от чего. Первая мысль: самоделка. Они попадаются так часто, что уже не удивляешься. Может, захотели люди сделать верхнеклапанный мотор из М-72, вот и установили головки от BMW, а все остальное – не важно?.. Или я ошибся насчет того, что это причуда? А вдруг какая-то промышленная спецсерия по спецзаданию? Порыскал и все-таки выяснил, что это оригинальная конструкция Горьковского мотозавода – М-80.

Надо сказать, что подобную информацию о раритетах добываешь тяжкими трудами и по крупицам. Скажем, в этом случае: литературы с техническими подробностями о спортивных мотоциклах тех времен практически нет, а немногие разбросанные и разрозненные упоминания в литературе 40–50-х годов носят поверхностный характер. Пришлось копать в архивах, искать гонщиков-ветеранов, чтобы те напряглись (ведь лет-то им сколько!) и вспомнили о железе давно минувших лет… Повезло: я наткнулся сразу на несколько собраний фотографий, сделанных на соревнованиях тех лет, более того, разыскал фото специальной съемки испытаний спортивных мотоциклов в Серпуховском ЦКЭБ. По ним, а также документам и удалось в первом приближении восстановить облик, историю и особенности конструкции советских спортивных оппозитов.

Но вернемся к М-75. Он – один из первых конструктивных вариантов. В нем

практически не измененная ходовая часть от М-72, чугунные цилиндры и батарейное зажигание. Впрочем, доставшийся мне «набор» достоин того, чтобы его описать подробнее. Я заполучил: разобранный до последнего винтика мотор, КП, генератор, раму, переднюю вилку с литыми траверсами (с клеймами «ЗИС») и одно колесо со сверлениями по фланцу. Все это прежний хозяин в свое время аккуратно вымыл и обернул в газеты конца 40-х годов. Редкая удача: среди всего этого, как подарок судьбы, – и два специальных карбюратора именно от первой версии М-75. Они из алюминиевого сплава, со съемными наклонными поплавковыми камерами. Теперь предстояло найти недостающие детали, сделать глубокий вздох и приступить к реанимации.

Скажите, какой медик на этой Земле реанимировал динозавра? Я почувствовал себя именно таким счастливцем. Мало того, когда собрал все обнаруженные публикации о М-75, выяснил, что даже описания конструкции в разных источниках сильно отличаются друг от друга. Мотоциклы выпускались в небольших количествах, что ни партия – то масса модернизаций. А еще и гонщики подстраивали (как нынче модно говорить, «тюнинговали») их «под себя». Волей-неволей пришлось смириться с мыслью, что буду создавать базовый вариант машины в заводской комплектации 1947 года.

За реставрацию двигателя я уговорил взяться двух профессионалов высочайшего класса, в прошлом выдающихся гонщиков Карлиса Ошиньша и Андриса Радзиньша. Они и раньше занимались моими моторами, но тут, я почувствовал, в них вспыхнул не просто интерес – азарт.

Азарт охватил и меня. Испытал странное чувство: одно дело – реставрировать серийные мотоциклы известных марок, и совсем другое – вернуть к жизни штучную машину, которая, как динозавр, уже считается вымершим видом.

С Карлисом доходило до ожесточенных споров. Скажем, я был твердо убежден в том, что на мотоцикле обязан быть кикстартер – как на архивных заводских фотографиях. Карлис и Андрис снисходительно усмехались, а после до хрипоты уверяли, что для снижения массы гонщики как один удаляли кик еще до первой гонки – машину запускали «с толкача». Я понимал, что они правы. Но мне-то, реставратору, лишний вес мотоцикла не помеха, да и на антикварном слете все же проще завести мотор с кика... В общем, кикстартер удалось отстоять, хотя в душе понимаю, что «по правде жизни» это – компромисс.

Не только этот узел вызывал споры. Ветераны убеждали, что все гонщики, стремясь выиграть в том числе и за счет снижения массы, удаляли защитные кожуха вилки, обрезали крылья. Но я придерживался канона, определенного заводской документацией. В первый раз мы запустили двигатель 25 апреля 2001 года, и я проехал первые метры на возрожденном мотоцикле. Поначалу не работал левый цилиндр. Разобрался быстро: в стремлении установить «что-нибудь качественное» мы купили фирменные свечи BERU, а они-то и подвели. Вернул на место старые советские свечи А-23.

На свой первый выезд мотоцикл выехал неокрашенным. Почти все свои «детища» я стараюсь сначала немного обкатать в «неубранном» виде, дабы выявить возможные дефекты, и лишь после разобрать для окончательной окраски и гальванической обработки.

Провел косметические работы – и вот выбрался на Бикерниекскую трассу в тишину осеннего дня. Ее взорвал мощный рык мотора – и я испытал то торжество, которое способен испытать исследователь, возродивший динозавра. За руль усадил коллегу, а сам снимал на видеокамеру. И сейчас помню тот восторг, вызванный звуком гоночного двигателя, отраженным от леса и волнами затихающим вдали...

Сейчас в моей коллекции М-80, М-77, М-52С и М-75М. Первые два уже «в работе», другие ждут своего часа. Их, почти ископаемых, оживлю обязательно.



Силовой агрегат М-75 с раздельными клапанными крышками и карбюраторами с «прямым» впуском.



По-гоночному аскетичная «приборка», минимум органов управления.



На трассе Бикерниеки: возрожденный М-75, его счастливый владелец (слева) и Андрис Радзиньш – тот, чье умение и золотые руки помогли возродить этот уникальный мотоцикл.



Павел КРАВЧЕНКО, г. Фрязино, Московская обл.,
фото Алексея МЕЛИХОВА

А ТЕПЕРЬ – «УШАСТЫЙ»!

С «Уралом» возиться уже неинтересно: все, что можно взять, – взял. Хотел построить что-то поинтереснее.

За основу взял двигатель от «ушастого» «Запорожца», причем «тридцатку» (МеМЗ-966), – потому что сорокасильный 968-й движок слишком громоздкий . По моим чертежам на заводе изготовили переходник, соединяющий мотор с «ураловской» КП. Приступил к раме. Из труб квадратного профиля сварил подрамник, а уже к нему приварил остальные части, изготовленные, в основном, из кусков рамы «Урала». Для передка без изменений взял «ирбитскую» рулевую колонку, заднюю часть рамы облегчил и немного вытянул в длину. «Ураловский» маятник подошел без переделок, при этом амортизаторы расположились слегка наклонно. Из-за этого, а также благодаря большему весу мотоцикла, задняя подвеска работает мягко, в то же время на выбоинах не «пробивает».

Двигатель попался сильно изношенный и требовал серьезного ремонта. Вместо штатных поршней, которые найти не удалось, установил от «Таврии», самого большого ремонтного размера. Под них и расточил цилиндры. Распредвал в этом моторе вращается в отверстиях, проточенных непосредственно в теле картера. Они тоже износились. Чтобы не менять картер, отдал его на завод специалистам. Они вставили в отверстия втулки, которые еще как прослужат.

Кожухи и вентилятор принудительного охлаждения увеличивают вес и габариты мотора – и я от них избавился. Как ни странно, ни во время обкатки, ни позже двигатель не перегревался, даже в жару. После долгой поездки можно смело трогать его головки руками, не рискуя обжечься. Свой вклад в снижение температуры двигателя внесла своеобразная конструкция поддона картера. В него продольно вварены трубки, и встречный воздух, проходя сквозь них, великолепно охлаждает масло. Его температура стабильно держится в районе 80°С. Штатный термометр портил внешний вид мотоцикла, и, убедившись в его ненужности, с ним расстался.

«Родной» карбюратор напару с впускным коллектором здорово «душит» мотор. Установил на самодельных патрубках два мотоциклетных «карба», соединил их с воздушным фильтром шлангами от системы охлаждения автомобиля – и движок «задышал».

«Запорожский» маховик облегчил и переделал для установки «ураловских» сцепления и КП. В коробке заменил шестерни 4-й передачи, и теперь переда-

точное отношение составляет единицу. Ездить – удовольствие! Хотя в мотоцикле редуктор-«десятка», едет на высшей передаче без натуги. Присутствие пассажира мотор совсем не замечает и легко доводит стрелку спидометра до упора. Единственное неудобство – между штатной 3-й и тюнинговой 4-й передачами великоват разрыв. Для динамичного разгона 4-ю нужно включать лишь тогда, когда скорость перевалит за 80 км/ч. Но мотор приходится раскручивать до довольно высоких оборотов. Как-то в коробке загудели подшипники, и я временно, пока шел ремонт, установил «днепровскую» со стандартными передаточными отношениями. Разницу почувствовал сразу: когда едешь на четвертой передаче, нога так и ищет пятую. И все же до 140 км/ч, хотя и под натужный вой двигателя, но разогнаться можно.

Передние вилка, колесо и тормозной механизм – «ижевские». На подвижных трубах и тормозном цилиндре загладил все литейные шероховатости и отполировал. В угоду стилю установил глубокое крыло и прикрепил его к резервным приливам подвижных труб. Стиль стилем, а всю прелесть езды с такими крыльями я понял, покатавшись по слякотным весенним дорогам: мотоцикл всегда остается чистым, ноги – сухими.

Мало кто из тех, кто впервые увидел мотоцикл, может заподозрить заднее колесо в не «ижевском» происхождении. На самом деле, оно собрано из обода диаметром 16" от «Москвича-401» и самодельной ступицы, соединенных спицами из листовой стали. Старался смастерить его под стать переднему колесу. Получилось настолько удачно и точно, что и балансировка не потребовалась.

Бензобак взял от М-72 – он соответствует моим представлениям о «правильном» дизайне. Разве что его расширил (при этом появилось место для установки спидометра), приварил вторую горловину и покрасил. Бензонасос у «запорожского» мотора расположен спереди, на самом видном месте. Может, для автомобиля это и удобно – всегда доступен, однако на мотоцикле он оказался возле левой ноги, в самой грязи, да и внешний вид портит. Случись авария – он первый кандидат на повреждение, а тут и до пожара недалеко. Ликвидировал его как класс – топливо теперь поступает в карбюраторы самотеком.

Подходящий руль найти не удалось, и в конце концов вынужден был гнуть его сам. Ветровое стекло и сиденья тоже самодельные. Выбрать фары и указатели поворотов при всем изобилии аксессуаров в магазинах – задача не из простых: обошел всю Москву, пока нашел то, что хотел. Но предмет особой гордости – стоп-сигнал от Pannonia первых годов выпуска. Когда его увидел, от радости аж дыхание перехватило! И ничего, что обветрился и немного выцвел – он будто специально создан для моего мотоцикла.

Друг подарил спинку сиденья от Kawasaki Vulcan, рамки для подсумков и ручку газа со встроенной кнопкой стартера от какой-то иномарки: «Для такого дела, – говорит, – не жалко». Остальные переключатели взял от Jawa 634.

На моем мотоцикле можно смело выезжать в любую погоду и на любое расстояние. Он устойчив на трассе, достаточно маневрен, чтобы пробиваться сквозь «пробки». И на грунтовке тоже неплох. Только за один этот год несколько раз съездил на Волгу – ни разу не подвел!



Трамблер, расположенный по-автомобильному, очень удобно обслуживать. Плохо другое: вся грязь из-под колес встречных автомобилей летит в первую очередь на него.



Стоп-сигнал от древней Pannonia. Вписался!



Ох и побегал, пока в магазинном изобилии нашел те фары и кофр, которые смотрелись «как родные».



После того, как расширил бензобак, на нем образовалось достаточно места для панели со спидометром, замком зажигания и контрольными лампами.



В поддон вварены трубки, и встречный воздух, проходя сквозь них, охлаждает масло.

Общие данные: сухая масса – **305 кг** ■ длина – **2590 мм** ■ база – **1780 мм** ■ ширина – **895 мм** ■ высота – **1240 мм** ■ высота по седлу – **720 мм** ■ дорожный просвет – **190 мм** ■ объем бензобака – **22 л.** **Двигатель:** МеМЗ-966 ■ рабочий объем – **899 см³** ■ диаметр/ход – **72,5х54,5 мм** ■ мощность – **30 л. с.** ■ карбюраторы – **2хК68У** ■ подача топлива – самотеком ■ воздушный фильтр – самодельный бумажный. **Трансмиссия:** КПП, механизм сцепления – от «Урала» ■ главная передача – «десятка» (3,3). **Ходовая часть:** рама – самодельная ■ передняя подвеска – перья «Иж» ■ траверсы – самодельные ■ задняя подвеска – амортизаторы от «Урала». **Тормоза:** передний – гидравлический дисковый «Иж» ■ задний – барабанный. **Шины:** передняя – **100/90-18"** ■ задняя – **130/90-16"**. **Электрооборудование:** генератор – **350 Вт** ■ аккумулятор – емкость **45 А.ч** ■ фары и прочая светотехника – от разных мотоциклов.

НЕ ПОВЕРИТЕ, НО Я ЕГО ЗАРЕГИСТРИРОВАЛ!

Мотоцикл собрал в 2003 году. Покатался немного и, устав прятаться от инспекторов ГАИ, все-таки решил его зарегистрировать. Но сезон уже заканчивался, и «легализацию» пришлось отложить. В мае 2004 года двинулся в Серпухов, во ВНИИмотопром. Первый раз съездил на электричке на «разведку». Мне выдали карточку, в которую предстояло вписать все данные мотоцикла. Измерить рулеткой его габариты было несложно, а вот со взвешиванием помучился изрядно. Прихватив заполненную карточку и четыре фотографии мотоцикла спереди, сзади и с двух сторон (это требование ВНИИмотопрома), отправился в институт на мотоцикле. Там аппарат изучили и выдали положительное заключение. Из местного МРЭО меня отправили в управление ГИБДД Московской области. Без мотоцикла. Проверка документов на двигатель заняла совсем немного времени, и меньше чем через час я уже вышел с документом, разрешающим регистрацию.



В переделанном «ураловском» корпусе воздушного фильтра установлен бумажный элемент от компрессора.



И вторая поездка в МРЭО прошла почти без сучка и без задоринки. «Почти» – потому что начальник хоть и дал «добро», но потребовал сначала мотоцикл застраховать. «Страховщики» удивились: а что, собственно, страховать, если мотоцикла по бумагам еще нет – документы на двигатель, что ли? Но вредничали они только поначалу – ситуация нестандартная. И все же выдали страховой полис. А дальше все шло как по маслу. Пока ходил по кабинетам, в отделении ГИБДД поползли слухи о странном мотоцикле, и один за другим его сотрудники, в большинстве своем молодежь, выходили поглазеть, что за чудо привезли на регистрацию. А я тем временем получил ПТС, свидетельство о регистрации и госномер.

Вся эпопея заняла около двух месяцев. Однако занимался регистрацией не каждый же день – будь я посвободнее, управился бы за неделю. Препятствий никто не чинил, нужно было только внимательно слушать чиновников

и тщательно выполнять их требования. А для ВНИИмотопрома важно в первую очередь, чтобы мотоцикл соответствовал определенным нормам и, наконец, здравому смыслу. Кстати, здесь готовы помочь самодельщикам – мне показали фотографии мотоциклов, не получивших одобрения. И я понял, что отказали справедливо: у одного бак такого размера, что при падении может чиркнуть об асфальт и загореться, у другого колеса слишком широкие – попробуй удержи такой аппарат в повороте! У третьего чудовищной формы глушители, расположены так, что ноги водителя за несколько минут превратятся в хорошо прожаренный стейк. Угол наклона перьев передней вилки тоже не пустяк… Как выпустить на дорогу монстра, который и сам разобьется и других покалечит… Мне во ВНИИмотопроме сделали только два замечания: посоветовали установить дуги безопасности, а задние подножки сделать складными. То и другое уже готово.

Важное дополнение для желающих легализовать самопал.

Самодельщики, все-таки зарегистрировавшие плод своего труда, советуют: перед тем, как ехать в Серпухов, изучите ПТС (паспорт технического средства) какого-нибудь мотоцикла или автомобиля. Запомните, какие сведения в него занесены, и проследите, чтобы все эти данные попали в заключение ВНИИмотопрома. Тем самым вы избавите себя от повторных поездок и сэкономите время на регистрацию.

Заднее колесо – не «ижевского» происхождения: это самоделка с ободом от «Москвича-401», тормозной механизм – «ураловский».





ДЕРЕВЯННЫЙ

Даже на мой антикварный «Иж-49» липецкие девчонки (кудряшки – хохотушки) перестали обращать внимание. И че делать?.. Разрезал и сварил заново две рамы, нашел движок от «инвалидки» – у него не только прикольный «экстерьер», но и электростартер имеется. Облепил бак, крылья и раму стеклошпаклевкой, а потом навел красоту неповторимую – покрасил весь мотоцикл масляной краской «умбра жженая». И стал выглядеть он деревянным.

Первый же встреченный мент ошалел: «Это че?»

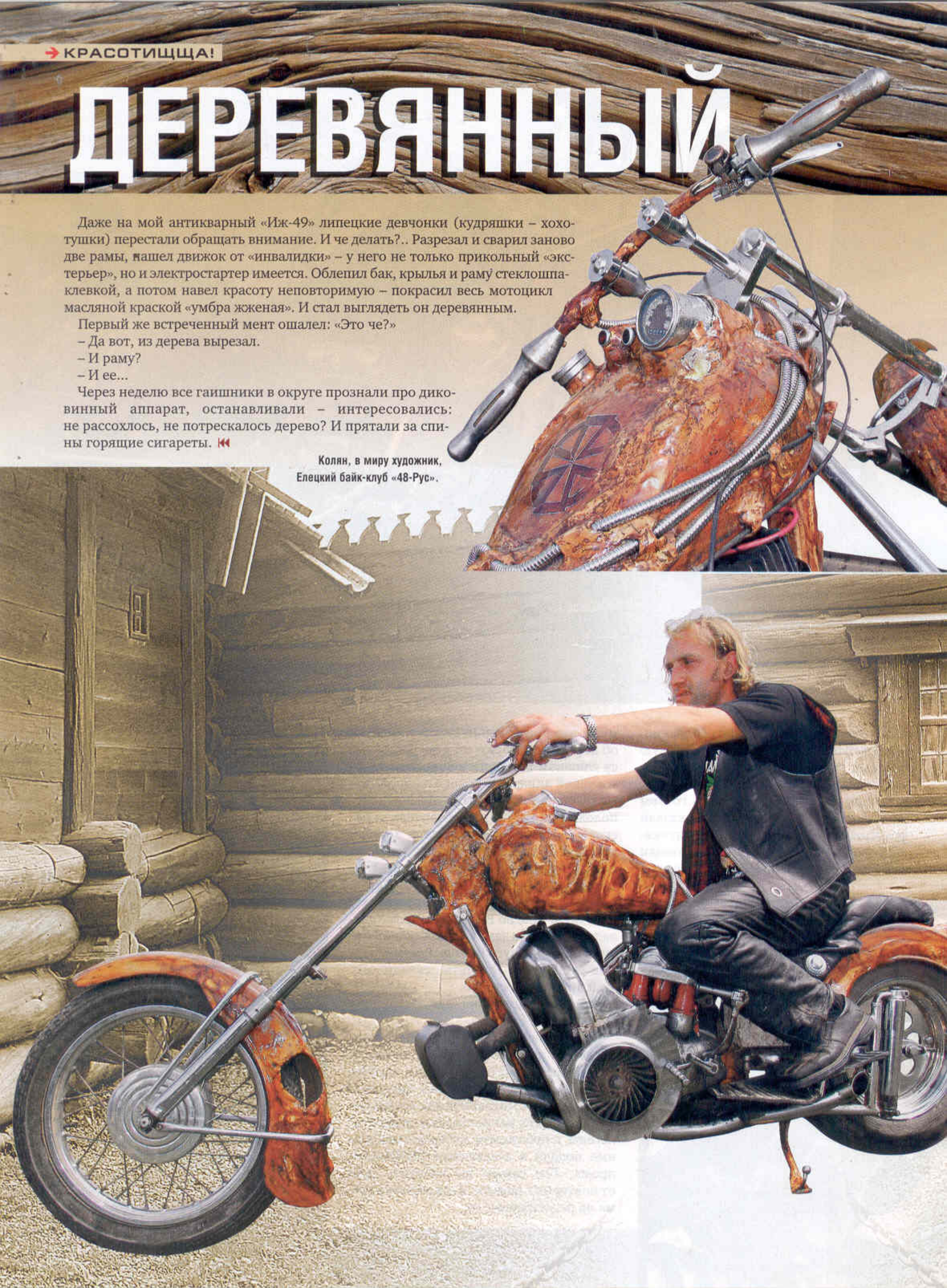
– Да вот, из дерева вырезал.

– И раму?

– И ее...

Через неделю все гаишники в округе прознали про диковинный аппарат, останавливали – интересовались: не рассохлось, не потрескалось дерево? И прятали за спины горящие сигареты.

Колян, в миру художник,
Елецкий байк-клуб «48-Рус».



СТАРЫЙ ДРУГ

Андрей СИПАЧЕВ, Москва



Моя мотоциклетная молодость пришлась на 60-е годы, и, как многие в те времена, я начинал на хорошо поездивших машинах – на трофейном DKW, ленд-лизовском «валуе» – Harley-Davidson WLA. А первым новым мотоциклом стал непритязательный M1M – минский вариант знаменитого DKW RT125.

В ту эпоху это был лучший в мире легкий мотоцикл – не зря же его копии выпускали не только у нас (аж три завода!), но и в Англии, США, Японии, Италии, Польше… Да где только его не делали! И везде по-своему. Среди всех копий DKW минский M1M выделялся рычажными подвесками с фрикционными амортизаторами спереди и сзади. Поражала своей простотой и надежностью система электрооборудования: ее называли «три провода – и никаких проблем». Но мне больше всего нравилось ощущение: едешь на «настоящем мотоцикле», всем телом чувствуешь каждый такт работы движка. Потом я пересел на Jawa, но на нем совсем другие впечатления: не мотоцикл, а самолет.

Прошло много лет, и вдруг «привет из молодости» – подвернулся такой же M1M, того же белого цвета. И сохранился он почти в идеальном состоянии. Не раздумывая, я приобрел его… за две бутылки водки (порядочная для 1975 года цена)! В ту пору еще можно было купить запчасти для этой модели, даже коленвал. Поршень подошел от нового «Минска», разве что при установке его пришлось развернуть стрелкой назад – чтобы избежать поломки поршневых колец. С новым поршнем да при использовании бензина А-76 вместо рекомендованного по инструкции А-66 машина побежала резвее новой: развивала 100 км/ч (а в инструкции указано всего 80 км/ч). Никуда не годились (еще бы!) и старые шины, поэтому сзади установил шину от М-104, а впереди – мопедную.

С восстановленным мотоциклом я участвовал в слетах любителей старинной техники, которые проводил московский клуб САМС. За пару лет наездил 4000 км, и машина ни разу не подвела. Теперь M1M стоит в моей квартире, рядом с кроватью. Но, чувствую, отдыхать ему недолго: подрастает сын, а белый отпрыск DKW ему ой как нравится.

ШВЕЙЦАРСКИЕ БАЙКЕРЫ «ПОПАЛИ»

Правительство Швейцарии объявило «охоту» на байкеров. Есть планы в ближайшее время ограничить скорость передвижения в стране на мотоциклах до 80 км/ч, установив на всех аппаратах ограничители, запретить водителям мотоциклов пользоваться интеркомами для общения с пассажирами, а также оснастить весь авто- и мототранспорт «черными ящиками».

Возмущенные этими драконовыми мерами мотоциклисты ехидно задают вопрос: не проще ли вовсе взять да и запретить передвигаться на мотоциклах по стране?

БЕНЗОБАК ДУМАЕТ…

Шедевр передовых технологий – Think Tank («думающий бензобак») – это процессор, изобретенный и изготовленный в Америке. Он выполнен в форме бензобака. По глянцевой поверхности скользят языки пламени. «Бензобак» оснащен



AM/FM-радио, CD-плеером, портом USB и картой памяти. К компьютеру можно подключить цифровую камеру или MP3-плеер.

ШЛЕМЫ – БЕСПЛАТНО

Необычная акция состоялась в южноитальянском городке Сант-Анастазия. Она прошла под лозунгом «Лучше в шлеме ездить, чем лежать мертвым без него». Власти выдали несколько сотен бесплатных мотоциклетных шлемов. Мэр городка Винченцо Лерволино отметил, что кампанию развернули тогда, когда стало появляться все больше юных байкеров, которые рискуют жизнью. Вот и «получили по голове».

VESPA ПРОТИВ РАКА ГРУДИ

Компания Vespa внесла свою лепту в дело борьбы с раком груди. Четыре ведущих австралийских дизайнера вместе с моделью Сарой О'Харой создали пять кастом-скутеров Vespa ET4. Внешний вид каждого уникален и неповторим. Мотороллеры уйдут с молотка на интернет-аукционе, а полученные средства поступят в фонд по борьбе с раком груди.

СИЯНИЕ «ПОЛЯРНОЙ ЗВЕЗДЫ»

В жизни американской компании Polaris нынешний год проходит под знаком 50-летия со дня основания. Дата значительная, и неудивительно, что ее отметили масштабно и помпезно. На праздновании побывала Надежда ЙОНССОН, руководитель отдела продаж компании «Брандт», которая уже 10 лет является эксклюзивным дистрибьютором Polaris в России. Вот что рассказала в интервью с нашим корреспондентом г-жа Йонссон.

– Название Polaris знакомо каждому, сколько-нибудь близкому к мототехнике. Но хотелось бы узнать подробнее, что она из себя представляет, как добилась сегодняшней славы?

– Компания основана в 1954 году Дэвидом Джонсоном и братьями Эдгаром и Аланом Хиттенами. Имя «Polaris» – «Северная звезда» связано с географическим расположением компании – на севере США, в штате Минессота. И еще, Полярная звезда едва ли не самое яркое звездное светило в нашем полушарии, так что можно предположить, что название помогло и нам светить ярче других.

Но – по существу. Поначалу фирма занялась производством сельхозоборудования для фермеров, а спустя два года выпустила первый снегоход модели Polaris Number One. Сегодня его конструкция и дизайн смотрятся наивными, однако работала машина весьма недурно. Первый экземпляр всего за 465 долларов купил известный в округе землевладелец Пит Петерсон. Ему новинка понравилась, он о ней говорил с восторгом, и вскоре каждый уважающий себя хозяин захотел приобрести такой же аппарат. С этого, собственно, и началось невиданное доселе явление в Америке (а ее трудно чем-то удивить) – бум на снегоходы.



– В конце 60-х американские вооруженные силы избрали именно наши снегоходы Polaris в экспедициях к Северному полюсу. То, что американская армия с ее высочайшей требовательностью приняла Polaris на вооружение – факт красноречивый. Позже – еще одно фантастическое достижение: президент компании Эдгар Хиттен в рекордно короткий срок пересек на снегоходе всю Аляску – преодолел за 21 день 1200 миль. В те годы снегоходы выпускали и другие фирмы, однако эти достижения доказали на практике неоспоримые преимущества Polaris перед конкурентами. После этих «промоушенов» дела компании пошли в гору.

– Что являет собой компания сегодня?

– За Polaris признается приоритет как одного из крупнейших в мире производителей спортивной мототехники класса «люкс». В ассортиментной и модельной линейках зарекомендовавшие себя безупречным качеством и высокой надежностью снегоходы, ATV, гидроциклы, мотоциклы Victory, спортивные катера. Особо – об ATV. Технология производства мотовездеходов опережает конкурентов на десяток лет, и это не пустые слова. Лидер четырехколесников – Sportsman, модель с автоматической трансмиссией, независимой задней подвеской, большим дорожным просветом.

– Надежда, давайте вернемся к празднованию юбилея на родине Polaris. Что это было?

– Эмоций – хоть отбавляй! Четырехдневное празднование в Минессоте проходило с истинно американским размахом. В развлекательном парке города Сент-Пол устроили несколько смотровых площадок для каждого конкретного вида техники, выстроили огромную сцену с двумя экранами, на которых транслировались выступления и прежних руководителей Polaris, ее основателей, и нынешних. Провели Demo Ride – на специальной площадке устроили тест-драйвы ATV: любой желающий мог сесть за руль понравившейся модели и опробовать ее в деле. Организаторы представили







БИОГРАФИЯ POLARIS

1954 г. – Дэвид Джонсон и братья Эдгар и Алан Хиттены основали компанию.

1956 г. – выпущен первый снегоход модели Polaris Number One.

1964 г. – выпущена модель Mustang – снегоход с передним расположением двигателя.

1968 г. – компанию приобрел международный конгломерат Textron, что дало капитал, необходимый для дальнейшего развития и выхода на международный рынок.

1981 г. – Textron продал свою долю руководителям Polaris во главе с Холлом Венделем.

1985 г. – выпущен первый ATV Trail Boss.

1997 г. – дебют круизера Victory V92C с 2-цилиндровым V-образным двигателем рабочим объемом 1507 см³.

2000 г. – вездеход Sportsman 500 стал самым продаваемым на планете – реализовано свыше 1 млн. машин.

2002 г. – выпущен самый мощный в мире вездеход Sportsman 700, ему присуждено первенство в номинации «Лучший ATV 2002 года» по версии авторитетного американского журнала «ATV Magazine».

2004 г. – началось производство первого в мире инжекторного мотовездехода Sportsman 700 EFI.

экспонаты музея Polaris, – не только фотографии прежних лет, но и старые машины «живьем».

– А новинки показывали?

– Впечатляюще прошла презентация новых моделей «летней» техники: гидроциклов, ATV, спортивных лодок. И, конечно, мотоциклов Victory – «классиков» в американском стиле. Их производство освоили совсем недавно. Были и снегоходы, но здесь мы их «засветили» не впервые – презентация машин 2005-го модельного года по традиции прошла раньше – еще весной.

Много еще было разного – и красочного, и просто полезного, вплоть до тематических семинаров с участием конструкторов, дизайнеров, механиков компании. Но не могу не сказать об очень значимом именно для нас, петербуржцев, событии.

В один из дней состоялось торжественное награждение самых успешных продавцов Polaris. «Лучшим дилером Polaris» в России признан петербургский Мотоцентр. В целом же у Polaris только в США порядка двух тысяч официальных дилеров и более 40 дистрибьюторов и 6 дочерних компаний в 126 странах мира. Вот и судите, насколько сильны позиции Polaris на мировом рынке.

Под занавес торжеств состоялся красочный парад мотоциклов Victory, снегоходов (они передвигались прямо по асфальту) и автомобилей с различными экспозициями на борту. На площадке Demo Ride прошло «грязевое шоу» квадрациклов. Еще одно шоу: профессионалы на снегоходах прыгали с трамплина в опилки, нарезали круги на сумасшедшей «мертвой петле» аттракциона Thrill Team… И все это проходило под аккомпанимент популярного в Америке рок-певца Джона Фогарти.

– Расскажите подробнее о презентованных новинках. Какие из них можно ждать в России в ближайшее время?

– В объемах мировых продаж Polaris около 65% приходится на долю ATV. Поэтому и новинок-квадриков более всего. Самая «продвинутая» – инжекторная модель Sportsman 800 EFI. Этот, в буквальном смысле, монстр, по мощности стал недосягаем для конкурентов, он перенял лучшие достоинства прешественника – Sportsman 700 EFI.

Военный мотовездеход Sportsman Military, специально сконструированный по заказу и находящийся на вооружении армии США, пошел в «гражданской» модификации. Новая модель Phoenix выходит в маломощной версии – с 200-кубовым мотором, она адаптирована для подростков и женщин.

В следующем году планируем предложить россиянам мотоциклы Victory, новую гамму гидроциклов и спортивные 7-местные катера Polaris, производство которых освоено совсем недавно.

– Пожалуйста, Надежда, подробнее о гидроциклах: интерес к ним в России возрастает…

– Гидроциклы Polaris отличаются, как признают многие специалисты, наиболее прогрессивным дизайном, сочетанием мощности и комфорта. Самые интересные новинки – Matrix, Icon и Element. Последние две оснащаются 800-кубовыми моторами. А Matrix и вовсе уникальна: 200 сил 2-тактного двигателя способны разогнать гидроцикл до фантастической для аквабайков скорости – 132 км/час! Такими значениями не может похвастаться ни один из конкурентов. В ноябре компания планирует приступить к массовому выпуску суперскоростной модели.

– Присутствие марки Polaris на российском рынке год от года становится все весомее – этого нельзя не заметить. Можно предположить, что планы эксклюзивного дистрибьютора Polaris остаются предельно амбициозными.

– Можно, пожалуй, назвать их и так – сама ситуация на рынке и подталкивает, и вдохновляет. Сегодня ощутимо растет интерес россиян к ATV – их продажи постоянно растут, и могу смело предположить, что в самое ближайшее время объемы продаж квадрациклов догонят снегоходный уровень.

Другая тенденция: все больше становится официальных дилеров Polaris в России: сейчас их около сорока, шесть из них в Москве, три – в Санкт-Петербурге. Желающих же влиться в нашу «семью» много больше. Но мы продолжим поиск и других достойных партнеров.

Интервью взял **Иван КСЕНОФОНТОВ**,
фотографии предоставлены компанией **«Брандт»**,
фотограф **Евгений ЕГОРОВ**

СЕЗОН НЕ ЗАКРЫВАЕМ

ТЕХНИКА YAMAHA ОТ КОМПАНИИ «АВТОКОНЦЕПТ»

Более 10 лет «Автоконцепт» на российском рынке. Его специализация – продажа эксклюзивных моделей авто- и мототехники ведущих производителей, среди них Aprilia, Arctic Cat, Benelli, Bombardier, Moto Guzzi, Polaris, Yamaha. Компания – один из лидеров в сфере розничных продаж мототехники в московском регионе. Салон «Автоконцепт» придерживается в своей работе высоких стандартов, определенных статусом официального дилера. Это современные системы продаж, а также сервисного обслуживания, в котором работает высококвалифицированный персонал.

YAMAHA TW-125, двойного назначения



Простота и прочность конструкции делают этот мотоцикл надежным и крайне неприхотливым. Малый вес и большой угол поворота руля обеспечивают прекрасную маневренность и легкость в управлении. Мотоцикл – идеальный «тренажер» для новичков, не зря в большинстве современных мотошкол используют именно его.

Общие данные: двигатель – 1-цилиндровый 4-тактный, охлаждение – воздушное, рабочий объем – 124 см³, мощность – 12 л. с.; сухая масса – 118 кг; объем бензобака – 7 л.



YAMAHA BWs 100, скутер

Характерные особенности семейства скутеров BWs: «внутренняя» – двигатель с вертикальным расположением цилиндра (чтобы увеличить дорожный просвет), «внешняя» – общий для семейства дизайн. Сдвоенные фары установлены над «клювом» корпуса, на руле только приборная панель и дублирующие поворотники. Еще одна деталь – откидные подножки для пассажира.

Общие данные: двигатель – 1-цилиндровый 2-тактный, охлаждение – воздушное; рабочий объем – 99 см³, мощность – 8 л. с.; сухая масса – 75 кг; объем бензобака – 4 л.

YAMAHA YFM 125A Grizzly 125, ATV

Grizzly 125 – миниатюрная копия большого «медведя», новейшая модель в линейке «детских» «квадриков» Yamaha. Сделан на базе хорошо зарекомендовавшей себя прогулочной модели Breeze. Этот малыш крепок и вынослив. Не только дети, но и взрослые дяди смогут получить от катания на нем порцию приятных ощущений.

Общие данные: двигатель – 1-цилиндровый 4-тактный, рабочий объем – 124 см³, мощность – 8,6 л. с.; сухая масса – 139 кг; объем бензобака – 7 л.



YAMAHA RS Venture TF, снегоход



Новинка сезона – туристический снегоход для дальних путешествий. 4-тактный двигатель с низкотоксичным выхлопом, легкая и жесткая алюминиевая рама гарантируют прекрасную управляемость. Зеркала заднего вида, высокое ветровое стекло, электростартер, обогрев рукояток и водителя, и пассажира. Оснащен розеткой 12V для подключения дополнительного оборудования.
Общие данные: длина/ширина/высота – 3150/1204/1186 мм; база лыж – 1087 мм; ширина гусеницы – 381 мм; объем топливного бака – 38 л; объем маслобака – 2,9 л. **Двигатель:** 3-цилиндровый 4-тактный, рабочий объем – 973 см³, охлаждение – жидкостное, мощность – 120 л. с.



YAMAHA RX Warrior 2004, снегоход

Эта модель построена на базе уже знакомого многим спортивного снегохода RX-1ER. Как и его предшественник, оснащен 4-тактным 4-цилиндровым двигателем, заимствованным у легендарного спортбайка R1. Основные отличия RX Warrior: удлиненная до стандартного «туристического» размера гусеница и новый усиленный стабилизатор поперечной устойчивости. То и другое заметно повысило уровень проходимости машины.
Общие данные: длина/ширина/высота – 2750/1206/1180 мм; база лыж – 1069 мм; ширина гусеницы – 380 мм; объем топливного бака – 38 л; объем маслобака – 3,7 л. **Двигатель:** 4-цилиндровый 4-тактный, рабочий объем – 998 см³, мощность – 143 л. с.

YAMAHA VK 540 III, снегоход



Уже много лет подряд эта модель остается лучшим «рабочим» снегоходом, применяющимся при обслуживании трасс на горнолыжных курортах и для зимних работ. Широкая гусеница обеспечивает машине высокое тяговое усилие при движении по глубокому снегу. 2-цилиндровый двигатель с воздушным охлаждением, 2-диапазонная трансмиссия с задней передачей и длинноходная подвеска ProAction-комфорт гарантируют хорошие ходовые качества машины.
Общие данные: длина/ширина/высота – 3120/1130/1350 мм; база лыж – 960 мм; ширина гусеницы – 508 мм; объем топливного бака – 31 л; объем маслобака – 2,5 л. **Двигатель:** 2-цилиндровый 2-тактный, рабочий объем – 535 см³, охлаждение – воздушное.



Лодочные моторы F 100 CETL

4-тактные моторы Yamaha отличает неприхотливость, надежность, малый вес и экономичность.
Общие данные: двигатель – 4-цилиндровый, рядный, 16-клапанный; два верхних распредвала; рабочий объем – 1596 см³; мощность – 100 л. с. при 5500 об/мин; зажигание – CDI; мощность генератора – 240 Вт.

ДОЛГО БУДЕШЬ ДУМАТЬ?

ЛУЧШЕ КУПИТЬ «БЭУШНОГО» «ЯПОНЦА» ЭТОЙ ОСЕНЬЮ



Фото Дмитрия ИВАЙКИНА

Российский рынок техники секонд-хэнд на 80 процентов пополняется за счет импорта из Японии. В последние 8–10 лет в экономике восточного соседа продолжается застой. Почему об этом надо знать мотоциклистам? На внутреннем рынке сокращаются объемы продаж – у граждан сократились заработки, потому они реже меняют мотоциклы, а значит, и реже их продают. Поэтому с уверенностью можно предполагать, что в следующем году цены на секонд-хэнд в России возрастут. К тому же наше правительство год от года ужесточает правила ввоза техники в страну, что также влечет рост розничных цен на мотоциклы и скутеры. И это тоже сигнал: поторопись, покупай!

Сезон в наших мотосалонах начнется в ... январе, уже тогда валом идут заказы от покупателей, и у продавцов начинается «страда». Зимой можно выбрать байк из представленных в магазине, осмотреть его, однако никаких «прокатиться», а о скидках и не заикайся! К весне же доходит до абсурда: в торговом зале, способном вместить 150–200 машин, останутся сиротливо стоять три-четыре. И вступит в действие правило: «утром деньги – вечером стулья», то есть мотоцикл вам привезут только на условиях очень заблаговременной предоплаты. Даже не всегда дают возможность осмотреть будущую покупку.

Сейчас же, осенью, выбор богат, ведь новые партии товара поступают круглый год. Осенью есть шанс купить модель-бестселлер, которую в разгар сезона днем с огнем не сыщешь. Мотоцикл можно тщательно осмотреть, ощупать, а в хорошу погоду дадут опробовать на ходу. Более того, осенью действуют еще летние цены. Скидки – до 20%!

Не будем забывать, в какой стране живем: наша экономика также не отличается стабильностью, так что не известно, какие заработки нас ждут через несколько месяцев. А кататься хочется, невзирая ни на что. Вот почему рекомендуем не откладывать покупку мотоцикла или скутера на завтра. И не опасайтесь, что к следующему сезону ваш двухколесный партнер «скиснет» или «замерзнет»: продавцы-консультанты подскажут, как правильно «законсервировать» технику до начала сезона. ⏮

Татьяна ОСТРОЗУБОВА

ГУСЕНИЦЫ ОТ «КОМПОЗИТА»

Все больше в России появляется стабильно развивающихся предприятий. Одно из них – Курское НПО «Композит», его основная продукция – гусеничные ленты к снегоходам. Начав в 2001 «обувать» рыбинские «Бураны», куряне вошли во вкус, и уже вскоре все российские снегоходы комплектовались продукцией «Композита», в том числе и новое поколение «Тайги» – машины, ориентированной на взыскательную публику.

Испытания показали феноменальную «живучесть» гусениц: на «Тайге» – более 13 000 км пробега и более 6000 – на «Буране». Такими результатами могли похвастаться только лучшие импортные аналоги, но иногусеницы стоят в несколько раз дороже.

И вот еще одна новинка – сверхширокая гусеница для новой модели снегохода «Тайга-Патруль-600». Один из «патрулей» прошел испытания в многодневном пробеге по Якутии от Нерюнгри до озера Большое Токо, общая протяженность пути – свыше 1000 км (см. «Мото», №4-2004). Осмотр после пробега показал: никаких дефектов. Это при том, что стояли морозы ниже минус 50°С. Кстати, в этом пробеге еще на трех машинах «работали» композитовские гусеницы. Все они выдержали бешеные нагрузки, особенно на финише пробега, когда каждая «Тайга» тащила по одному сломанному снегоходу и по двое саней с грузом.

Научно-технический центр курского предприятия постоянно совершенствует конструкцию гусениц, ищет новые компоненты наполнителей. Поиски дали результат: гарантийный ресурс гусениц вырос с 3500 до 5000 км – другие наши производители подобного достигнуть не смогли.

Новинка сезона – первая партия гусениц «Буран-SUPER» для снегохода «Буран СБ-640А». Характеристики движителя позволяют снизить расход топлива на 7–10%, вместе с тем эластичность и прочность на разрыв возросли на 15–20%.

Благодаря продуманной маркетинговой политике объем продаж гусениц с 2001 года возрос более чем в три раза: теперь гусеницы «Композита» «держат» 80% рынка. Похоже, с курской снеговой «резиной» – это тот самый случай, когда призыв покупать отечественное абсолютно оправдан. ⏮


АММ
МИР УВЛЕЧЕНИЙ
ул.Золотая д.11
тел. 99 55 600
зимние цены
зимний сервис
зимний тюнинг
зимнее хранение
СНЕГОХОДЫ Б/У ИЗ АМЕРИКИ
Зимний мототуризм в жаркие страны!
www.ammclub.ru




Ул. Привольная, 70
www.motoldf.ru


МОСКОВСКИЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ


MOSCOW
MOTO BIKE
SALON






РОАД


ЗАО ЭКСПОЦЕНТР

ТОРМОЗА ПРИДУМАЛИ НЕ ТРУСЫ

Их придумали умные люди. Тормозами просто нужно уметь пользоваться.

Практически не сократилась за последние 15 лет длина тормозного пути спортбайков. Можно возмутиться: как же так! Ведь прогресс в технологиях ушел далеко вперед! Тормозные диски для гоночных мотоциклов теперь делают из углеволокна. Мотоцикл «похудел» на полсотни килограммов. Шины сейчас «научили» буквально прилипать к асфальту. Диаметр труб передних вилок возрастает, а вместе с этим и жесткость вилок. Рамы обрели высочайшую пространственную жесткость. Подвески нынче можно отрегулировать как угодно!..

Не возмущайтесь – вспомните то, с чем не поспоришь: независимо от того, обычный это мотоцикл или гоночный, при интенсивном торможении заднее колесо отрывается от земли, и – хотим мы того или нет – все 100% веса сосредотачиваются на переднем. А коэффициент сцепления шины этого переднего колеса с дорогой не безграничен. Кстати, делать «стоппи» гонщики умели еще 20 лет назад, на тогдашних мотоциклах.

И никуда не подевался, не исчез страх пилотов (пусть у каждого он разной степени) перед интенсивным торможением – это нормальное психологическое состояние организма, которое не подрегулируешь – природа! Никакое другое действие, связанное с управлением мотоциклом, не приводит к таким катастрофическим результатам при столь незначительных усилиях: как только резко затормозишь, – все проявления инстинкта самосохранения (ИНС) вырываются наружу.

Не без того: технический прогресс кое-что улучшил в деле торможения: обратная связь стала более внятной, пилот лучше чувствует мотоцикл, современные радиальные шины позволяют эффективно замедляться «в наклоне» (многие гонщики этим пользуются и притормаживают, уже входя в поворот)... Торможение на неровной дороге уже не приводит к опасной неизбежности – блокировке колеса: «работают» уменьшившийся вес байков и сверхэффективные подвески... Кстати, чтобы вы знали: на гоночных трассах все колдобины почему-то сосредоточены в зонах торможения.

Существует масса способов торможения. Например, в такой последовательности: вначале слабо, затем с увеличением усилия. Можно наоборот – сильно, а потом слабо. Существует метод прерывистого торможения. В принципе, эти способы комбинируются... Но как лучше? Увы, единственно верного ответа нет. И быть не может: все зависит от конкретных дорожных условий. Если принять, что цель торможения – достижение нужной для входа в поворот скорости, то не стоит пользоваться сильным торможением: вам тяжело будет бороться с ИНС-7, ведущего, как правило, к перетормаживанию, так как инстинкт страха

Продолжение. Начало см. в «Мото» №№ 2, 5, 8, 9 за 2004 год.

Капиросси всегда отличался жесткой манерой езды – это относится и к торможению.



Капиросси (№ 65) тормозит так, что заднюю часть байка слегка заносит, а притаившийся сзади Росси (№ 46) за счет более аккуратного торможения сейчас его «сделает». Вывод: обгонять можно не только на разгоне.

«зафиксирует» кисть в сжатом состоянии и не позволит отпустить рычаг тормоза.

Этот зловредный ИНС может, впрочем, проявиться при любом способе торможения, и, если с ним не бороться, возникнет куча трудностей. Слишком сильное торможение уже в наклоне (при прохождении поворота) часто оказывается причиной падений. Медленнее положенного войдешь в поворот – не удержишь правильную траекторию… А зациклишься на торможении – твое внимание зафиксируется на действиях, связанных с собственно торможением, и контроль за направлением движения и других важных процессах коварно ослабнет. Опасно это… Перетормаживание ведет и к «потере» точки входа, отсюда, опять-таки, неправильная траектория. Вспомним и про слишком интенсивную работу подвесок, что устойчивость мотоцикла не улучшает. Все это наиболее актуально в гонках, но некоторые элементы управления, когда едешь «на тормозах», немаловажны и при езде по обычным дорогам.

По поводу заднего тормоза. В гоночном режиме все мастера и инструкторы рекомендуют использовать только передний (исключение – езда по скользкому покрытию). Рекомендуют так потому, что, если случайно заблокировать заднее колесо, мотоцикл сделается абсолютно неуправляемым, а при работе с передним заднее, продолжая вращаться, стабилизирует большую часть аппарата, кроме переднего колеса с вилкой.

Понятно, на «мышцы» переднего тормоза выпадает основная нагрузка при торможении, а когда весь вес мотоцикла «переместится» и ляжет на «носовую часть», то, соответственно, только он, передний, и тормозит. Вот почему инструкторы, тренеры настаивают: учитесь пользоваться только передним! Постепенно, с накоплением опыта, можно задействовать и задний, если возникнет такая необходимость. Но – еще раз: задний тормоз – частая причина падений. Оговорюсь: при езде в городском потоке мотоцикл останавливается быстрее при использовании обоих тормозов.

В повороте при нажатии на рычаг тормоза (здесь и далее речь пойдет только о переднем) большинство мотоциклов стремится уменьшить угол наклона, тогда аппарат «поднимается» и «распрямляет» траекторию. Отсюда: старайтесь избегать в поворотах торможений. Понятно, что при возникновении опасности придется сделать исключение из этого правила. Но если пилот попытается противодействовать поднятию байка при торможении в повороте и сохранить угол наклона – падение неизбежно. Практическая рекомендация – теперь она очевидна: одновременно с торможением байк следует выпрямлять. Впрочем, мотоцикл сделает это и без участия водителя. Не нужно технике мешать! Следуя этому совету, вы быстрее преодолеете коварный для мотоциклиста инстинкт, чем и спасетесь, и повысите шансы добраться до финиша быстрее.

Материал подготовлен на основе книги **Кейта Кода «Twist Of The Wrist II»**. Перевод и литературная адаптация **Дмитрия Юдина**, фото из архива редакции.

ДЕРЖИ НОГИ В ТЕПЛЕ. И НЕ ТОЛЬКО ИХ

Началось: холод, дождь, пронизывающий ветер… Езда на мотоцикле уже не дает главного – наслаждения. Забыть о превратностях осени поможет одежда BMW: специалисты компании разработали три новинки для любой погоды.

Первая – жилет с подогревом Heated Vest. Он подключается к розетке, которой оснащены все BMW, или же к аккумуляторным батареям, если у вас другой мотоцикл. Жилет потребляет электричества меньше, чем передняя фара. Ткань на основе углеродных волокон хорошо удерживает тепло. Черно-серый жилет подойдет к куртке любого стиля.

Для согрева ног – стельки с подогревом. В комплекте к ним полный набор «энергосистемы», чтобы стельки «работали». Их, кстати, можно использовать в обуви для лыж или в обычных «ходячих» ботинках. Установите один из четырех предусмотренных конструкцией режимов подогрева – в зависимости от того, насколько холодно.



Фото BMW

И еще об одном жилете – AirVintage Waistcoat. Он также рассчитан на использование в разных погодных условиях. Выполнен из слоя гортекса и растягивающейся ткани. Водитель может регулировать изоляционные способности жилета, поддувая через клапан воздух или же выкачивая его. Надутый жилет по теплоизоляционным способностям не уступает одежде из натуральной шерсти, а сдутый беспрепятственно пропускает воздух и не изолирует тепло. Жилет черный, а значит, «смотрится» со всеми другими деталями экипировки, какого бы цвета они ни были.



ЧЕГО НЕ УЗНАТЬ ИЗ ТЕЛЕВИЗОРА

motogp: В ПАДДОКАХ

Антон БАРСУКОВ, корр. «Мото» в Великобритании

Помните, читатель, где-то год назад автор этих строк, «чайник» по имени Антон Барсуков, впервые попал на английскую трассу класса MotoGP и, проведя день в тренировке, описал, что из себя представляет трасса, что примерно чувствует на ней гонщик – участник соревнований? 22 июля 2004 года я вернулся в Донингтон. Здесь проводился девятый этап чемпионата мира по ШКМГ – GP Великобритании. Вернулся в роли аккредитованного журналиста от российского журнала «Мото» с допуском «Разрешено быть везде». О результатах гонки вы уже знаете – «Мото» сообщал. Но еще никогда и никто из россиян не был «везде» на треках чемпионата. Пошли, читатель!

ДЕНЬ ПЕРВЫЙ. ПАРАД ЧЕМПИОНОВ

Донингтон встретил по-английски занудным дождем. До открытия паддоков посетители развлекались на выставке старинных мотоциклов и у многочисленных торговых палаток. Но не ради них здесь собралась огромная толпа: все ждали объявления об открытии питов. И когда оно прозвучало, тысячи фанатов заполонили пит-лэйн, а иные норовили просочиться в паддоки. Работавшие здесь механики с опаской поглядывали на огромную толпу, сдерживаемую ограждением всего в двух метрах от них. Но работали, не останавливаясь ни на минуту: завтра – тренировка.

Когда людская масса переместилась к пит-лэйну, доступ на трек опять перекрыли. Через несколько минут над трассой зазвучал вначале глухой и далекий, а потом мощный и всезаполняющий гул. Огромная масса мотоциклистов во главе с Нилом Макензи наводнила Донингтон. Навалился парад любителей: сотни байкеров со всей Европы собрались сюда, чтобы приветствовать Гран-при Великобритании.

Перед паддоками началось движение. Завизжали какие-то инфантильные фанатки, когда к беснующейся толпе стали выходить главные действующие ли-



ца мероприятия – нынешние звезды GP, чемпионы прошлых лет, герои британского и мировых супербайков. Сете Жибернау, Колин Эдвардс, Марко Меландри, Норик Абе, Рэнди Мамола, Ники Хайден, Джеймс Тоусланд, Макото Тамада, Шейн Бирн, Карл Фогарти – толпа фанатов настигла каждого. До вечера продолжалось общение поклонников с кумирами, лишь изредка диалоги заглушал рев прогреваемых моторов…

ДЕНЬ ВТОРОЙ. ТРЕНИРОВКА

Расписание напряженное. Первым пунктом – свободная тренировка в классах «125», MotoGP, «250». Далее – первый квалификационный заезд MotoGP. Завершает день свободная тренировка участников «Кубка R6» и квалификационные заезды Supersport, R6 Cup и Boxer Cup.

В девять утра пит-лэйн заполнился двухтактными «125». Из-за того, что все паддоки заняты командами MotoGP, технику других классов подвинули за паддоки. Оборудование развернуто, бензогенераторы уже питают нагреватели шин.

Мотоциклы-«осьмушки» выглядят как мопеды, одетые в гоночный пластик. Посмотришь – не поверишь, что эти игрушечные с виду аппараты способны развивать скорость более 200 километров в час. Особенно впечатляет то, как они проходят повороты. В медленные не просто ложатся – падают, а быстрые проходят даже не «с коленочкой», а, я бы сказал, – «с плечиком». При этом пилоты часто и не сбрасывают газ вовсе.

Звучит сирена, и мотоциклы устремляются к выезду с пит-лэйна – начались тренировки… Откатав по несколько кру-

Бешеная «125-ка».

Стартовая позиция перед гонкой.



Растяжка…



…и «медитация».

гов, бешеные «осьмушки» снова влетают на пит-лэйн, механики в мгновение ока подстраивают подвеску, карбюраторы, подключают компьютеры и «скачивают» данные телеметрии. Две-три минуты – и пилот вновь на треке. А в паддоках уже идет анализ замеренных данных. Темп работ невероятный!.. А вот зазевавший-ся папарацци в глупом прыжке пулей отскочил от вылетевшего на трек мотоцикла. Уфф, увернулся. Маршалы немедленно делают внушение раззяве-фотокору… В течение часа все рейсеры успевают по нескольку раз побывать в паддоках.

10.00 Произошла рокировка: так же оперативно, как и появились, «125-ки» покидают пит-лэйн, а из ворот паддоков механики без промедления выкатывают и начинают прогревать «литровую» технику. Вот теперь становится действительно шумно. В глубине паддоков заканчиваются предстартовые брифинги с участием пилотов и механиков…

Толпа журналистов собралась у ворот Yamaha – и я туда же. Пишущий и снимающий народ неотрывно следит за тем, как Джерри Бюрджес и Валентино Росси весело и деловито одновременно обсуждают предстоящий заезд. Журналюги, напрягая слух, пытаются поймать то, что не сказано на пресс-конференции, а может, и то, что вообще не предназначено для посторонних ушей. Это называется погоней за сенсацией и эксклюзивом… Но звучит сирена.

Быстро надет шлем и перчатки, но Валентино не торопится садиться на мотоцикл. Следует исполнение особенного ритуала перед выходом на трек. Сначала – небольшая гимнастика на растяжку. Потом садится на корточки перед мотоциклом и, взявшись руками за подножку, какое-то время сидит без движения – будто общается (мыслями ли, душами ли) со своим партнером… Энергичный прыжок в седло – и чемпион уже умчался на трек.

Джерри Бюрджес (справа), главный механик команды Gauloise Yamaha.

Для команды начинаются напряженные минуты ожидания: взоры прикованы к мониторам, фиксируется каждое движение пилота. Только Бюрджес и еще два механика остаются на пит-стене – следят за телеметрией и сигнализируют пилоту о его результатах.

Сценарий работы во время тренировки тот же, что и у «125». Каждые 10–15 минут следует заезд в паддоки, идет корректировка настроек, пилот и персонал «обслуги» быстро обмениваются впечатлениями о поведении мотоцикла. Разница лишь в том, что механикам не нужно подключать компьютер к мотоциклу – в отличие от других классов, в MotoGP разрешено передавать телеметрию по радио.

Пилоты осторожничают, но гладко не у всех. Неудача постигла мотоцикл английской команды WCM: в последнем перед финишем повороте (Goddards) его заднее колесо потеряло сцепление с асфальтом, и аппарат, упав на левый бок, вращаясь, ушел по касательной. К счастью для пилота, после исполнения несколько странного танца его полет заканчивается без травм. Послеобеденная тренировка выкосила еще двоих – № 67 (Шейн Бирн, Aprilia) и № 80 (Куртис Робертс, Proton), причем Робертса-младшего тоже «подловил» «хитрый» Goddards.

В 17.00 мотоциклы GP уступают трек участникам R6 Cup, Supersport и Boxer Cup. Я решил пожертвовать этим зрелищем в пользу «королевского» класса – и остался в паддоках. Награда за эту жертву не заставила долго ждать. Наблюдая за работой механиков Aprilia, поймал на себе взгляд менеджера команды Джакомо Гуидотти. Разговори-


Фанаточка.

лись… Оказалось, русских журналистов команда до сих пор не принимала никогда, и – о чудо! – меня пригласили в паддок! Зная, насколько загружены механики и как глубоко их «достала» журналистская братия, этот жест нельзя недооценить. Стараясь никому не помешать, пробрались вглубь. Здесь два мотоцикла: один почти собранный, другой без движка. На специальных поддонах два двигателя: один уже выработал ресурс, и его отправят на завод для исследования и капитального ремонта, другой же только что доставили с завода, чтобы установить на мотоцикл Шейна Бирна. Движки трехцилиндровые, с двумя выпускными каналами на цилиндр, коробкой передач кассетного типа, карбоновой крышкой механизма газораспределения и сухим многодисковым сцеплением. Мощность – ориентировочно 220 л. с., ресурс – всего 800 км. Дав мне время поизучать двигатели, Джакомо показал «мозговой центр» команды – несколько компьютеров, анализирующих данные телеметрии. Десятки датчиков измеряют основные параметры мотоцикла, записывают их в бортовой компьютер, а оттуда «скачивают» в главный компьютер в паддоке. Список регистрируемых параметров большой: работа подвески, обороты двигателя, температура охлаждающей жидкости и выхлопных газов, содержание кислорода в выхлопе, задействованная передача, положение ручки газа, давление в тормозных магистралях, температура шин, скорости вращения переднего и заднего колес, угол наклона мотоцикла, реальная скорость, ускорение. Все сведения оформлены в удобном для анализа графическом виде, позволяющем с абсолютной точностью отслеживать результаты каждой регулировки. Данные хранятся в архиве, что дает возможность накапливать информацию об особенностях каждого трека, вплоть до каждого из его поворотов. Если произойдет падение, механики с большой степенью достоверности определят, что стало причиной.

Закончив «техническую» часть экскурсии, Джакомо с тенью досады сказал, что, конечно, успех команды в огромной степени зависит от финансирования, а для Aprilia как раз настали тяжелые времена. Трудно бороться с той же Honda, которая может тратить на


Двигатель Aprilia. Виден отсек КПП кассетного типа.


Джакомо Гуидотти, менеджер команды Aprilia.


Рабочее место механика (не программиста!) GP 250.


Приборная панель Yamaha M1.


Карлос Чека без шлема совсем не агрессивный.

несколько миллионов долларов в год больше. Однако команда получает огромное удовольствие от работы и гордится достижениями своих пилотов.

ДЕНЬ ТРЕТИЙ. КВАЛИФИКАЦИЯ

Квалификация проходит по такому же расписанию, как и тренировки, но в воздухе уже висит напряжение. С лиц пилотов сошли приевшиеся корпоративные улыбки, даже признанный весельчак Росси сосредоточен и серьезен.

Когда фотографирую героев MotoGP, наслаждаюсь их стилем езды, хирургической точностью движения. Пилоты не просто едут на мотоциклах – срастаются с ними. Даже если сравнивать гонщиков MotoGP с ближайшими по популярности и уровню мастерства пилотами супербайков, разница все равно колоссальная… Вспоминаю один из этапов чемпионата Superbike на треке «Лагуна Сека». Пилоты боролись рьяно, до остервенения, совершали ошибки, отвоевывали потерянные позиции, безумно рисковали, вступая в почти контактную борьбу, вновь ошибались – и вновь творили чудеса… В MotoGP чудеса другого рода. Класс пилотов настолько высок, а ошибок настолько мало, что места для «активных боевых действий» почти не остается: нет дерганий, расколбасов, столкновений, а есть постоянный напор на пределе возможного. Чудеса здесь длятся не эпизодически, не доли секунды – всю гонку!.. Автором главного чуда из чудес вновь стал Росси. Он смог не только занять поул-позишн, но и раздавил в пух и прах прошлогодний рекорд гонки, принадлежавший Максу Бьяджи. А попутно улучшил и свой же абсолютный рекорд трека! Причем на ощутимо менее мощном, чем у Бьяджи, мотоцикле! И это тоже – признак таланта. По словам главного механика Yamaha Джерри Бюрджеса, Валентино – единственный в мире пилот, способный после 12 минут езды на незнакомом мотоцикле абсолютно точно назвать десяток-полтора его технических недостатков.

Кстати, мотоцикл действующего чемпиона стал лучше. Теперь главная особенность Yamaha M1 – коленвал, вращающийся в обратном направлении. Оказывается, «неправильное» вращение частично компенсирует гироскопический эффект колес, что делает мотоцикл более «быстрым» в поворотах. Да, «неправильность» вызывает небольшую потерю мощности (потому что в моторную передачу добавляется одна шестерня), однако выигрыш в скорости при прохождении поворотов имеет гораздо большую ценность. Что и доказал Валентино: уступал конкурентам на прямых, но обретал преимущество в виражах.


Фанатище.



Сете Жибернау раздает автографы.

ДЕНЬ ЧЕТВЕРТЫЙ. ГЛАВНЫЙ

Большей подлости от природы ожидать трудно: с самого утра мерзкий дождь. Многие команды обули мотоциклы в «промежуточную» дождевую резину, другие пока оставили вообще без колес – еще не решили, какую выбрать. Что у Yamaha – никто не знает: ворота паддока закрыты.

В 11.00 пит-лэйн опять наводняют «125-ки» – гонка начнется через четверть часа. Но увидеть ее от начала до конца мне не суждено – бегу на предстартовое интервью с одним из самых надежных и результативных гонщиков MotoGP – Сете Жибернау.

Приемная команды Telefonica Movistar. Обычно на интервью такого уровня просят подавать заявку предварительно, но для журналиста из российского «Мото» сделали исключение.

– Сете, две прошлые гонки подряд вас постигали досадные неудачи. В чем причина?

– В маленьких ошибках и большом невезении. В ходе гонки постоянно идешь на пределе, и иногда при смене линий происходит непредвиденное... Сейчас работаем над ошибками, чтобы исключить их в дальнейшем.

– Другими словами, за этими неудачами нет никаких технических проблем, а произошли они из-за давления со стороны конкурентов?

– Я бы так не сказал. Технических проблем не было, но и давление со стороны конкурентов меня не тревожит.

– Многие считают, что в этом году у вас большие шансы на победу...

– Это очень приятно, я благодарен всем, кто так считает. Готов к борьбе, у меня прекрасная команда и отличный мотоцикл. Чувствую в себе силы побеждать и постараюсь сделать все возможное, чтобы стать чемпионом. Но сезон MotoGP длинный...

– Последний вопрос: как вы оцениваете свои результаты на нынешней тренировке?

– Все прошло успешно: мотоцикл становится все лучше, я восстановил душевное равновесие и уверен, что покажу хороший результат.

– Спасибо за интервью, Сете. Желаю удачи!

После двух подряд «заваленных» Гран-при – и такая уверенность! Ничего не скажешь, у Росси серьезный конкурент. С такими соперниками гонка обещает быть очень интересной.

В паддоках полным ходом идут приготовления к основному событию дня – 30 кругам MotoGP Великобритании. У всех ворот появились прелестницы VIP-эскорта. В центре внимания – паддок Росси. Оба мотоцикла, основной и запасной, в полной боевой готовности стоят с включенными подогревателями резины. К счастью, утренний дождь прекратился, трек даже успел подсохнуть. В глубине паддока появился герой дня – Его Величество Доктор! Недолгое совещание с Джерри Бюрджесом, и вот Валентино уже исполняет свой предстартовый обряд. Полминуты на корточках перед мотоциклом пилот отрешается от окружающего мира. Сотни сверкающих фотовспышек, бегающие механики, телеоператоры, маршалы,



Вместо пружинки – резинка. Легче и надежней.

VIP-гости – все это для него будто перестало существовать. Легким прыжком пилот взлетел в седло – и Yamaha M1 унесла своего властелина в мир скорости.

Пока гонщики заканчивали смотровой круг, вся журналистская братия перекочевала на стартовую полосу. Там пилотов уже ждут механики и девицы с зонтами. Толпа огромная, трудно протиснуться!

Звучит сирена, и представителей прессы просят покинуть полотно трека. Маршал дает старт на прогревочный круг. Через три минуты пилоты уже выстроились по своим местам. Зрители на трибунах встают на ноги. Последний маршал с красным флагом, убегая с трека, показывает рукой на стартовые огни. Обратный отсчет: три, два, один – красные огни гаснут… Главная гонка Великобритании 2004 года пошла!

Комментировать ее события не буду – невозможно словами передать то, что я пережил. Признаться, в какой-то момент просто потерял связь с действительностью. Пребывая в оцепенении, не сразу понял, когда гонка закончилась. Выйдя в лидеры на первых кругах, Валентино Росси продержался первым до финиша, чем в очередной раз показал, чего он стоит!

То, что случилось дальше, я видел как в тумане: остановившись прямо напротив меня (ну вот он – руку протяни), герой «запалил» заднее колесо и отжег им на асфальте черный круг. Преодолевая все ограждения, Ниагарой повалили люди – тысячи зрителей прорвались на трек и неслись к мотоциклу под номером «46». Маршалы оказались бессильны – и смирились, ничего другого не оставалось, как наблюдать за происходящим со своих постов. Один из фанатов успел подбежать к «отжигающему» Росси, и эмоции захлестнули его! Я не слышал, что он орал, но лицо его выражало полное безумие… Объезжая бегущих на трек людей, гонщики устремились к паддокам – толпа рванула и за ними. Спасу нет! Не успев снять защитные наушники, я, как Чебурашка, со всеми фотографами стремглав рванул за ними. На пит-лэйне яблоку негде упасть, последние участники гонки уже с трудом продирались к своим паддокам.



Отец победителя гонки, Грациано Росси.

И у подиума плотнейшая толпа! Я почти утратил надежду увидеть награждение, но каким-то чудом сумел заскочить на пит-стену… И вот герои выходят к своим фанатам. На подиуме Сете Жибернау, Колин Эдвардс и Валентино Росси. Народ беснуется! Лишь звуки государственного гимна Италии заставили немного утихнуть. Но не надолго. Пролившийся с подиума душ из шампанского спровоцировал очередную бурю эмоций. А когда в беснующихся полетели кепка и коленные слайдеры победителя, поднялся вой, визг и ядерный взрыв оваций!.. И только когда герои дня покинули Олимп, толпа под натиском маршалов начала неохотно рассасываться.

Через четверть часа в международном пресс-центре победители дали финальную пресс-конференцию. Первым говорил Сете Жибернау. Испанец заявил, что основная установка на сегодняшнюю гонку – пройти трассу безопасно. Тем не менее, он до конца боролся с Колином Эдвардсом за второе место, и только под конец заезда прекратил атаковать Техасского Торнадо. Но и третьим местом Жибернау остался более чем доволен. Теперь же с чистой совестью отправится отдохнуть на берег моря.

Победитель откровенно торжествовал! Успех, признался, тем более ценен, что с утра настроение у него было препаршивое: «Когда увидел, что идет дождь, готов был пойти в клозет и повеситься», и выразительно изобразил, как он это собирался сделать. Комментируя гонку, Валентино сказал, что результатом доволен, но по ходу заезда не оставляло беспокойство



Знаменитый пес Валентино Росси, охраняющий его седло.

за шины – на протяжении первого круга они не вселяли уверенности. Позже резина «заработала», Валентино «поймал ритм» и удержал лидерство до финиша. Сейчас собирается отдохнуть. Однако ни он, ни вся команда не покидает Донингтон прямо сейчас – задержатся до вторника, чтобы провести дополнительные тесты задней подвески.

После пресс-конференции я подошел к секретарю Yamaha Элисон Форт, чтобы взять пресс-релизы за последние дни. Узнав, что я из России, она выразила крайнее изумление и тут же (я даже не сразу поверил в свою удачу!) пригласила... в приемную команды!

Я ведь в журналистике сравнительно недавно, и можете представить, что, попав в статусе сотрудника прессы на MotoGP, я уже тогда ощутил себя счастливейшим из простых смертных, оказавшимся в кругу богов, а сейчас меня боги пригласили в круг самых избранных!!! Совершенно обалдевший от счастья, я ввалился в VIP-холл Yamaha.

Потягивая божественное же пиво Nastro Azzuro, в креслах развалились важные гости, родственники, друзья, избранные журналисты и сами виновники торжества. Все радовались тому, что наконец-то отдыхают. Уставший Джерри Бюрджес по-отечески беседовал с Валентино. А вот и отец победителя – Грациано Росси: со сдержанной улыбкой, но чертовски гордый он взирал на чадо. В другом конце холла механики и гости по очереди фотографировались с Кубком победителя и передавали его по кругу следующему. Вдруг я осознал, что подошла моя очередь – Кубок у меня в руках. Сосед без лишних слов взял мой фотоаппарат и сфотографировал меня, окончательно офигевшего. Через секунду трофей уплыл дальше, а я, потеряв дар речи, забрался в дальнее кресло и дал себе мгновение отдыха: из-за обилия впечатлений и усталости голова отказывалась работать, не осталось душевных сил, чтобы продолжать выполнять свои профессиональные обязанности...



Новая модель супербайка.

Когда очутился на улице, уже темнело, пора домой. Но осталось еще одно, последнее дело. По опустевшему вечернему пит-лэйну направился к паддоку Aprilia. Механики уже успели свернуть почти все оборудование, помещение опустело. Заметив меня, навстречу вышел Джакомо.



Держу Кубок, выигранный Росси. Фото не врет – я действительно обалдел.

– Ну что, через месяц увидимся в Брно?

– К сожалению, не получится. Я пришел попрощаться и пожелать удачи.

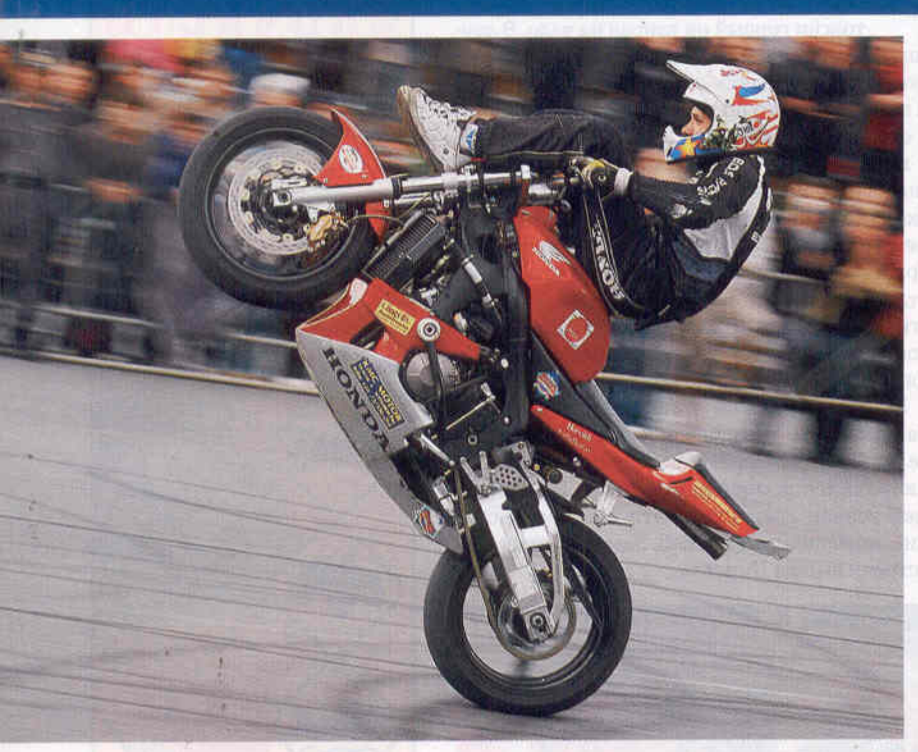
– Не беда – увидимся здесь, в Англии, в следующем году! А ты следи за нами по телевизору – ведь мы теперь друзья...

Возвращался к своей машине, а в голове все прокручивались картинки и «саунд-трек» озвучки этой невероятной кинофантастики, в которой я чудом оказался. За последние три дня мое восприятие мотомира изменилось, смотреть репортажи о MotoGP теперь буду совсем по-другому: люди этого мира перестали быть нереальными, заэкранными, далекими и недосягаемыми богами. Теперь мы с ними друзья.

Надеюсь, более ощутимыми они стали и для тебя, читатель, – ведь мы с тобой были вместе. ⏮

Иван КСЕНОФОНТОВ, фото Никиты СТЕПАНОВА (С.-Петербург)

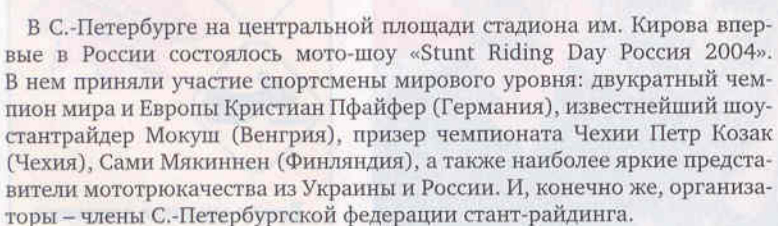
ТРЮКАЧИ ПОТРЯСЛИ ПИТЕР











В С.-Петербурге на центральной площади стадиона им. Кирова впервые в России состоялось мото-шоу «Stunt Riding Day Россия 2004». В нем приняли участие спортсмены мирового уровня: двукратный чемпион мира и Европы Кристиан Пфайфер (Германия), известнейший шоу-стантрайдер Мокуш (Венгрия), призер чемпионата Чехии Петр Козак (Чехия), Сами Мякиннен (Финляндия), а также наиболее яркие представители мототрюкачества из Украины и России. И, конечно же, организаторы – члены С.-Петербургской федерации стант-райдинга.

Трудно описать, что вытворяли мастера. Хотя трюковых составляющих в стант-райдинге очень много и количество их продолжает неуклонно









расти, ключевыми следует считать езду на переднем колесе («стоппи») и на заднем («вилли»). Немаловажна артистичность исполнения – ею всех покорил венгр Мокуш. Ну а выверенная до микрон фантастическая езда Пфайфера, впервые показанная в России, скорее смахивала на чудо…

Обстоятельно об этом событии и о самом стант-райдинге читайте в одном из следующих номеров «Мото».





Николай САМАРИН, мастер спорта по мототуризму, фото автора

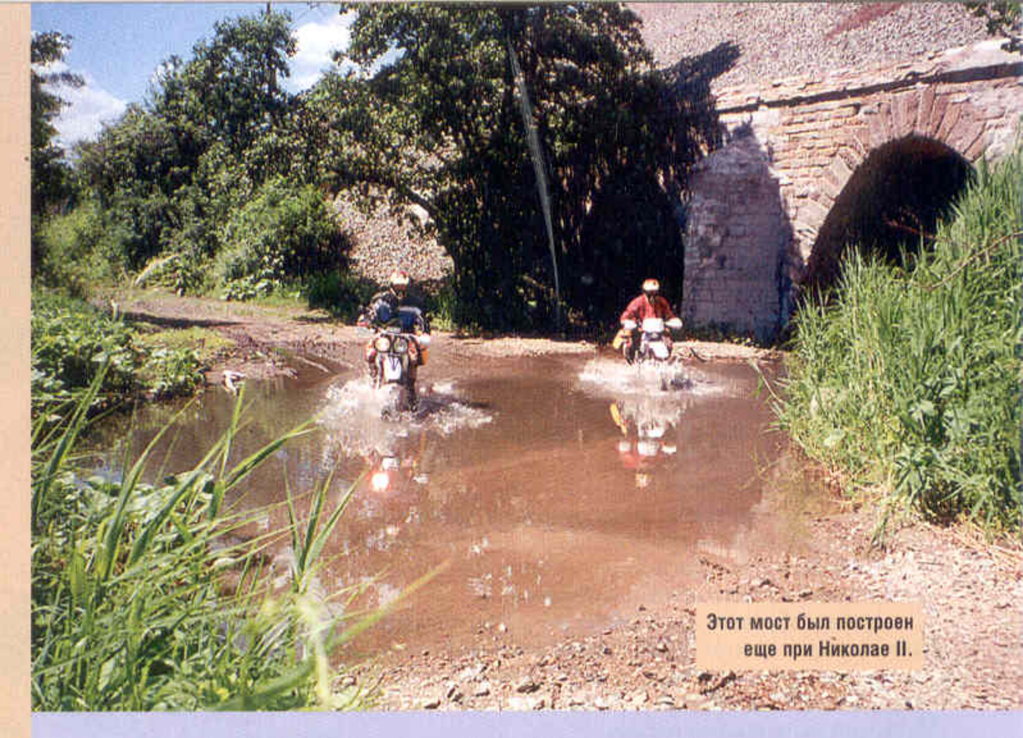
К ЧЕРТУ НА РОГА

Когда в продолжительном рейде off-road после нескольких сот километров выскакиваешь на асфальт, обычно испытываешь радость. На этот раз, если мы и наталкивались на дорогу, пересекали и уезжали от нее подальше. «Забраться к черту на рога» – главное в туризме. Но порой мелькала мысль: куда премся?..

ПО СЛЕДАМ САРМАТОВ

О путешествии по степям приуральским я бредил давно, но все как-то не складывалось, максимум, что удалось, – вырваться в пару скоротечных вылазок. Ехал на Кавказ, а думал об Урале. Зимой изучал историю Оренбуржья, однако летом сваливал на Памир или Тянь-Шань, и путешествие в степи снова откладывалось... И, несмотря на такую непоследовательность, своими бесконечными разговорами заразил близких мечтой о степных приключениях. Расписывал в красках, как однажды набрел в тех краях на старинный каменный мост, к которому дорога давным-давно заросла ковылем. Припомнил, как случайно выехал на заброшенный колодец, вот только от человеческого жилья там и следа не осталось. Что некоторые мосты до сих пор сохранили в народной памяти свои названия, скажем, один из них получил прозвище Бандитский – на нем часто грабили путешественников... Впрочем, все они пользовались дурной славой...

Много веков назад купцы «бороздили» уральские просторы на верблюдах и лошадях. Притягивали их соляные копи, расположенные в 70-80 километрах к югу от того места на высоком берегу Урала, где сегодня стоит Оренбург. Здесь же проходил и Великий Шелковый путь. Знаменитый караван-сарай, оказавшийся позже едва ли не в самом центре города, был надежным пристанищем для отважившихся на опасный переход купцов со всех концов света...



Этот мост был построен еще при Николае II.

Носит оренбургская земля и более давние отметины: там и сям в степях встречаются курганы, скрывающие в темноте своих могил полуистлевшие кости савроматов – кочевников, населявших эти места 25 веков назад. Ходит много легенд о кладах и богатых захоронениях, спрятанных под заросшими травой круглыми шапками древних могильников. Прибавил азарта искателям приключений и Емельян Пугачев: до сих пор ведь не найдены ценности, награбленные знаменитым душегубом. К слову, текут в тех местах и золотоносные речки...

Наслушавшись отцовских баек, мой сын Антон начал готовиться к путешествию. Роли наши поменялись: уже не я выступал в роли зачинщика – он меня торопил. В один прекрасный солнечный июньский день мы погрузили свои эндуро в автоприцеп «восьмерки» и отправились в Оренбург – за 1700 километров от Москвы.

ЕДЕМ, КУДА ВЗГЛЯД УПАЛ

До самого отъезда мы не знали, сколько местных мотоциклистов захотят присоединиться к двум «московским бамбукам». Подтверждение пришло только от одного, такого же как мы «отморозка» – старшего моего сына, Дениса, он ярый поклонник внедорожников. Денис готов ехать куда угодно, терпеть любые лишения, а если предложат, то и копать клады, мыть золото... Больше всего его прельщало то, что у нас не был расписан маршрут, как это принято у нормальных туристов. Мы выбрали лишь район – он завлекал малообитаемостью. Что сулило множество неожиданностей.

Эти места никогда не видели трактора с плугом. И слава Богу: если степь перепахать, то ковыль снова появится только через сто лет.

Великий Амундсен считал, что всякое приключение – это результат плохо организованной работы. Мы же, напротив, очень хорошо постарались, чтобы сюрпризов в пути оказалось побольше. Однако мы ведь не отъявленные мазохисты, и кое-что все-таки подготовили. Для автономности и бездорожья наши легкие и «непрожорливые» 250-кубовые эндуро подходили идеально: запаса горючего гарантированно хватало на 300 километров даже по очень плохой дороге. Тщательно подбирали снарягу – счет шел на граммы. Каждый вез одноместную палатку (1 кг), спальный мешок (0,6 кг), самонадувающийся коврик (0,65 кг). На всех взяли одну, но фирменную алюминиевую 3-литровую кастрюлю (0,25 кг) и таганок (0,15 кг). Запас продуктов поделили между собой – на каждого пришлось по 2–3 кг. Все это легко помещалось в велосипедные сумки (типа «штаны»), которые замечательно подошли к нашим «многодневкам» («штаны» крепятся двумя болтами на заднем крыле вместо инструментальной сумки).

Багажа набралось не больше 5-6 кг на мотоцикл. Фотоаппарат, бинокль, GPS и другие мелочи, которым противопоказана тряска, везли в поясных сумках. Налегке мы чувствовали себя комфортно не только во время езды, но и на отдыхе.

Путешествие на мотоцикле в жару имеет свою специфику, связана она с некоторым несовершенством экипировки. Каждый понимает, что нужно подстраховаться от травм, тем не менее, не хочет надевать на себя лишнее. А «не лишнее» – это мотоботы, штаны, куртки и перчатки, все выбрали «с продувкой». А вот шлемы и очки в качестве эксперимента взяли велосипедные – те, что спортсмены используют для даунхила (для скептиков: наша скорость на маршруте была не более той, что развивают велосипедисты на горных спусках). На голове эти шлемы – «full face» – не тяжелее бейсболок, очки – с хорошей аэродинамикой. Забегая вперед скажу, что «мозги не плавились» даже при 37 градусах. Вот только к концу похода наши лысины («для крутизны» перед походом все обрили головы) напоминали орнамент шкуры леопарда – через дыры в шлемах черепа загорели пятнами. Впрочем, эти мелочи можно отнести к издержкам производства. Уж не знаю, как оценили нашу крутизну деревенские жители, а вот местным комарам наши лысины точно нравились.

Искать приключения на свою пятую точку готовы были только мы: мотоциклы двух оренбургских стрит-рейсеров не прошли «фэйс-контроль»: один заявился на «джиксере», другой – на «Бандите». И Бог с вами!



Сейчас здесь так же, как и сотни лет назад. «Парковка» – на центральной улице.

На всех фото лишь по два персонажа из троих. Потому что кому-то надо было «нажимать на курок» аппарата.



Наш ночлег рядом с колонией бобров. Третий мотоцикл – вдалеке, уволокли его подальше от бобров, потому что бензин подтекал и несусветно вонял.

БАНЗАЙ!

Вопль радости вырвался из души, когда Оренбург наконец-то остался за спиной. Последние метры по асфальту, неглубокий овраг у края дороги... Впереди только степь!

В нынешнем сезоне решили обкатать малую часть района – водораздел между Уралом и Сакмарой. А чтобы не возвращаться по пройденному пути, закольцевали маршрут: от Кувандыка двинули на север, в Башкирию, до Тугустемира. И уже оттуда опустились на юг, к Оренбургу. Старались держаться подальше от дорог. GPS с закачанной «километровкой» и бинокль – все наше навигационное оборудование. Прихватили, конечно, двухкилометровую карту и компас. Традиционная географическая карта на листе бумаги дает более реальное представление о том, где находишься, и спутниковым прибором ее не заменить.

Выдерживая нужное направление, ехали туда, где, как нам казалось, есть что-то интересное. Все делали шиворот-навыворот: заезжали на какой-нибудь понравившийся холм, а после по GPS определяли свое местонахождение и – засаживали то в одну, то в другую сторону. Такая метода оказалась весьма результативной. Однажды нашли старинную мусульманскую могилу. На каменной глыбе сохранилась арабская вязь, фигурка всадника. Прочитать смогли только год – 1801. В другой раз вышли к удивительному месту: если ад есть, то это был вход в него. Пещера, словно гигантская воронка, усыпанная обломками камней, уходила черной дырой в недра. Место странное: в нескольких метрах от этого мрачного объекта природы синело небольшое озерцо, похожее... на рай. В камышах крякала утка, утята беспечно плавали у берега... Но почему вода не уходила в землю? Высоко в небе кружил стервятник, всем своим видом демонстрируя, что с нами разговаривать не собирается и тайну воды, конечно же, не раскроет.

Увы, через каждые три-четыре дня мы вынуждены были возвращаться в цивилизацию, чтобы пополнить запасы горючего. Там же, в поселках, подкупали продукты – снова уходили в «зону». Нам не надо было искать дорог – чаще всего их вообще не было. Мы не выполняли, а тем более не перевыполняли дневную норму пробега – график движения мы ликвидировали в сознании, как вредное человечеству явление. Проезжали за день не больше 100 км. Купались в озерах и ручьях. Одна ночевка состоялась у родника в горах, недалеко от Кувандыка. Там мы повстречали оренбургских автотуристов. Сидим это мы вечерком у костра, когда на двух внедорожниках Toyota они спустились с крутого склона. Разговорились... Традиционные «откуда, куда»... Я возьми да и брякни: хотелось бы доехать до золотоносной речки – она на востоке отсюда. Тогда один из джиперов поведал о случае, произошедшем здесь несколько лет назад. Парень из соседней деревни, начитавшись исторических книг, как говорили односельчане, повредился умом на теме кладоискательства. Малый был совсем не дурак: безо всякого металлоискателя крестьянин догадался, где надо копать. Кочевники-сарматы хоронили соплеменников не где попало, а в местах определенного свойства. Следуя традициям своей религии, в могилу складывали все, что должно было пригодиться усопшему в иной жизни – оружие, посуду, драгоценности...

Деревенский кладоискатель скумекал, что совершенно круглое поле, окруженное горами, – самое подходящее для погребения место. Начал копать в центре, в сотне метров от

нашей стоянки на роднике. И, представьте себе, наткнулся на золотые побрякушки! Правда, вскоре счастливчика прогнали – его сменили археологи из Москвы и областного краеведческого музея. Ученые нарыли кучу драгоценностей!.. Свой рассказ автотурист закончил фразой: «На месте раскопок теперь растет большой куст полукруглой формы».

Утром следующего дня мы поднялись на один из холмов рядом с нашими палатками. Куст одиноко торчал в центре идеально ровной долины, как бы подтверждая истинность событий той совершенно невероятной истории...

Тактика ехать «куда взгляд упал» дала осечку, как только свернули на север – в горную Башкирию. Несколько раз попадали в тупики, которые заканчивались либо каменистым обрывом, либо непролазными «джунглями». Если на водоразделе Урал–Сакмара мы заезжали на любую гору и могли проехать без дорог в любом направлении, то в Башкирии такой фрирайд не получался. Пришлось свернуть на проселки. И все же радиальные выходы мы совершали по бездорожью.

ЧУЖИЕ ЗДЕСЬ НЕ ХОДЯТ

Попасть в нехоженые маршруты вдали от цивилизации – заветная мечта любого путешественника. Южный Урал – средоточие глухих непролазных мест. Условия – идеальные: непаханные степи, горные отроги высотой до 700 метров... Природе повезло: прибывшие в 1954 году по призыву коммунистической партии целинники из-за того, что здесь слишком холмистый рельеф, не смогли перепахать все. А что «сгоряча» и перекопали, за 50 лет заново заросло травами. Вот так и сохранились родники, чистейшие ручьи и озера.

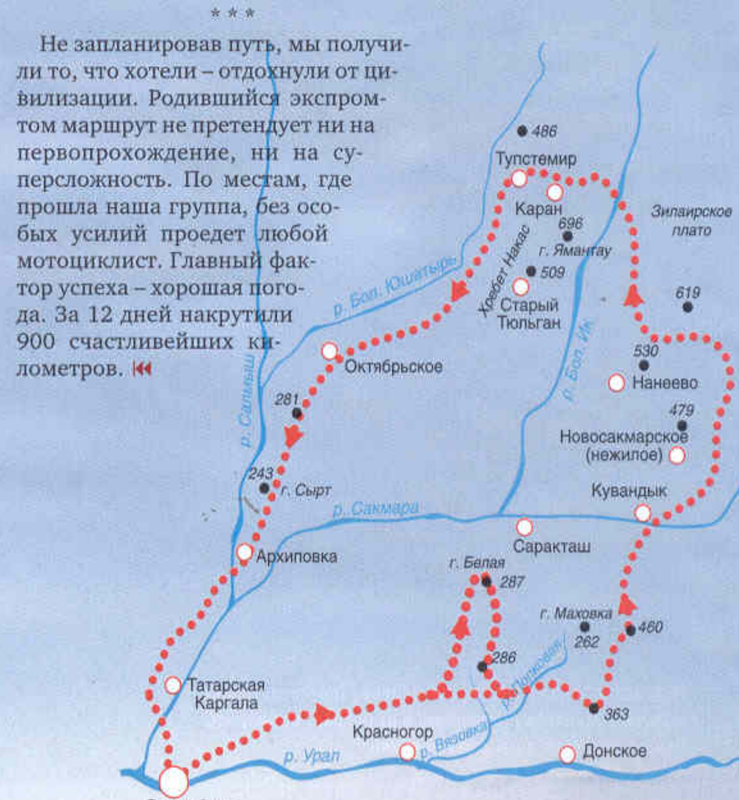
Количество дичи в тех местах поражает! Каждый день мы видели зайцев, лис, сурков, однажды наткнулись на колонию бобров. Засняли на кинокамеру игру выдры на берегу реки. Волков не видели, но местные охотники рассказывали, что в последнее время их расплодилось слишком много. Вспомнили недавний случай, когда серые сожрали загулявшую буренку.

Как ни стремились мы к автономности путешествия, снова и снова приходилось заезжать в поселки. О чем, собственно, нисколько не жалеем. Некоторые деревеньки на пути оказались настолько глухими, что даже не верилось, что в нескольких десятках километров есть асфальт, магазины, кинотеатры... Избы, крытые соломой, – и в них до сих пор живут! А в одном месте (на десять заброшенных домов два жилых) наткнулись на ухоженную плантацию конопли. Сфотографировались на память.

Попадались извилистые и укатанные до состояния трассы бобслея деревенские проселки. Для разнообразия на них немного погоняли...

* * *

Не запланировав путь, мы получили то, что хотели – отдохнули от цивилизации. Родившийся экспромтом маршрут не претендует ни на первопрохождение, ни на суперсложность. По местам, где прошла наша группа, без особых усилий проедет любой мотоциклист. Главный фактор успеха – хорошая погода. За 12 дней накрутили 900 счастливейших километров.



Высшая степень свободы: двигайся в любом направлении. Правда, можно влететь в открытый «канализационый люк» – здесь на каждом шагу норы сурков.


АВТОКОНЦЕПТ
(095) 3-63-63-63
ТОЛЬКО - ЛУЧШИЕ
ARCTIC CAT официальный дилер
BOMBARDIER официальный дилер
POLARIS официальный дилер
YAMAHA официальный дилер
www.avtoconcept.ru
ДОСТАВКА ПО МОСКВЕ И ОБЛАСТИ · ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ · ВЫЕЗД К КЛИЕНТУ ПО МОСКВЕ И ОБЛАСТИ · ЭВАКУАЦИЯ ДЛЯ РЕМОНТА


ПЯТЫЙ 5 СЕЗОН
ROSAN
КРУПНЕЙШИЙ В ЕВРОПЕ
BOMBARDIER
ДИЛЕРСКИЙ ЦЕНТР
Москва, м. "Динамо", ул. Степана Супруна, 9 (095) 10-14-007 www.5s.ru


PARTS UNLIMITED
Watercraft
2004
STREET
OFF-ROAD 2004
Snowmobile 2004
2004 ATV
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР В РОССИИ
Запасные части и аксессуары
т. (095) 945-43-57 E-mail: moto@motoavto.ru

Олег **КУЛАГИН**, Москва

УРАВНЯЙ ШАНСЫ

«Право на необходимую оборону имеют в равной мере все лица, независимо от их профессиональной или иной степени подготовки и служебного положения».

Уголовный кодекс РФ, статья 37, п. 2.

Фото Александра БАТЫРУ

ЗАЧЕМ НАМ «СТВОЛ»?

По дороге из Москвы на Дальний Восток пропал мотоциклист-одиночка. Позже в Интернете в «странице памяти» прошла информация: парня застрелили на одной из ночевок. Случилось это пару лет назад.

Россия с ее просторами – необъятный полигон для путешествий. И злоумышленников хватает – известно немало случаев нападений на туристов. Вывод: если ты связал жизнь с мотоциклом и любишь путешествовать, позаботься о своей защите. Как правило, бандиты не действуют в одиночку и всегда вооружены. Уравняй шансы.

ЗАКОН НА НАШЕЙ СТОРОНЕ

Сегодня для защиты своего имущества и тем более жизни россияне получили право «частично вооружиться». В соответствии с федеральным законом «Об оружии» к гражданскому относится то, которое предназначено для самообороны, занятий спортом и охоты. К интересующей нас категории относятся: огнестрельное гладкоствольное длинноствольное оружие, в том числе с патронами травматического действия; бесствольное оружие с патронами травматического, газового и светозвукового действия; газовое оружие – пистолеты и револьверы, механические распылители, снаряженные слезоточивыми или раздражающими веществами; электрошоковые устройства.

Мотоциклисты до некоторых пор считали лучшим гражданским оружием бейсбольную биту. Но возить с собою «дрын» неудобно. Да и не интеллигентно. Вы бы еще лом прихватили! Это в былинные времена все подчеркивали свою мощь тем, что обвешивали себя клинками, щитами да пистолями. Сегодня по-другому. Если преступники застали врасплох, – только укрытое от глаз оружие станет эффективным средством защиты.

Поэтому-то специалисты сходятся во мнении: наиболее результативно короткоствольное оружие – пистолеты и револьверы с патронами травматического или газового действия. Оно невелико по габаритам, и его можно носить при себе, причем с полным боекомплектом. Чего не дозволено с длинноствольными охотничьими ружьями: при перевозке они должны быть разряженными. А ведь бандитские нападения всегда внезапны, так что времени на подготовку к стрельбе может не хватить.

Полагаясь на мнение экспертов, мы предлагаем остановить выбор на «карманном» оружии самообороны. Выбрали пять боевых единиц травматического действия.

Новинка сезона «Оса» ПБ-4-1.

Патрон 18х45.

Барабан открыт – можно загонять боезаряд.

Пули патрона 18х45.

Результат теста: выстрел в 10-миллиметровую фанеру – навылет.

Компактный «Стражник» MP-461.

В кассету входят два патрона.

ЧЕТЫРЕХ- ИЛИ ДВУХЗАРЯДНЫЙ?

«Оса» (ПБ-4) – отечественный четырехзарядный полуавтоматический пистолет с электрическим воспламенителем заряда (без капсюля). Модель относится к бесствольному оружию – роль ствола выполняет гильза патрона. Четыре последних расположены так же, как в револьверном барабане, с той лишь разницей, что этот псевдобарабан – неподвижный элемент оружия.

Миниатюрную со сглаженными формами и легкую «Осу» (около 300 г) можно носить в кармане брюк или куртки. Пистолет состоит из рукоятки и шарнирно закрепленной на ней кассеты под четыре патрона калибра 18 мм (!). Резиновая пуля: диаметр – 15,3 мм, вес – 8,35 г, внутри – стальной сердечник. Источник питания «Осы» – магнитно-импульсный генератор (такой, как в пьезозажигалке). При энергичном нажатии на курок происходит выстрел одного патрона. Если произойдет осечка, при повторе обязательно сработает следующий заряд. В продаже появилась новинка – модель ПБ-4-1, она снабжена лазерным прицелом. В «лазерной» модели генератор заменен на батарейку.

Результативность этого бесствольного «травматика» впечатляет – с пяти метров «Оса» «жалит» довольно сильно. Обрезиненная пуля (начальная скорость – 140 м/с) с 5-метровой дистанции пробивает 10-миллиметровую фанеру.

Результат теста: без комментариев.

Наши оружейники предлагают и 2-зарядный бесствольный пистолет «Стражник» (MP-461). «Убойная» сила и кучность в нем такие же, как в «Осе», он тоже рассчитан на использование тех же патронов – 18х45. Несколько необычна в нем система зарядки: патроны предварительно вставляют в специальные сменные кассеты, которые затем пристегивают к рукоятке. Таким образом, затраты времени на перезарядку «двухстволки», по сравнению с «Осой», меньшие. Правда, нужно предусмотрительно подготовиться к тому, чтобы новая кассета в момент перезарядки была под рукой.

Большая часть деталей «Стражника» из пластика, почему пистолет в снаряженном состоянии весит всего 190 г. Для электроподжога патрона используются батарейки CR2032. Некоторые считают, что это самый ненадежный элемент системы. Однако заводские испытатели утверждают, что ресурса батарейки хватает примерно на 500–1000 выстрелов. Даже с учетом саморазряда батарейки хватит на четыре года.

«МАКАРЫЧ» НЕ ПОДВЕДЕТ

Газовый пистолет ИЖ-79-9Т, выполненный на базе ПМ (пистолет Макарова), обладает возможностью стрелять резиновыми пулями. Эффективность стрельбы – до 10 метров. Вес «Макарыча» 630 г. Серьезное оружие с сильным останавливающим эффектом. Легкая (0,7 г) резиновая пуля диаметром 10,2 мм не способна нанести серьезные повреждения. В большинстве случаев резиновый шарик отлетает от тела, оставив хороший синяк. Но может и застрять в кожном покрове. Мало одного выстрела –

Этот «Макарыч» внешне не отличается от боевого.



Обойма на 8 патронов.

можно добавить: в обойме 8 патронов.

«Макарыч» на тестах с 5-метровой дистанции насквозь поразил 6-миллиметровый оргалит.

ФРАНЦУЗСКИЙ БОЛЕВОЙ ШОК

Длина ствола этой «пушки» – 186 мм, вес – 800 г. Материал корпуса – силумин. Спусковой механизм работает с самовзводом. Предохранителя нет. Особенность – в барабане: это одноразовый картридж, снаряженный шестью капсюльными зарядами. Перезарядка – мгновенная: отстрелянный барабан откидывается в сторону, как у обычного револьвера, а на его место ставится новый.



Safegom отлично сбалансирован.

И перед «французом» 6-мм оргалит не устоял.

Сменный 6-патронный барабан.

Резиновая пуля 11,6 мм французской «машинки» вылетает из ствола со скоростью 280 м/с. Материал пули таков, что при попадании она расплющивается, не проникая в ткани, но сбивая нападающего с ног. Стрельба «убойна» (вызывает болевой шок) с расстояния до 5 метров.

КЛАССИКА ЖАНРА

Аксиома – револьвер надежнее любого пистолета, который нет-нет, да откажет, а в случае осечки затвор его надо еще успеть передернуть, чтобы выстрелить. Барабан надежнее обоймы, а капсюльный способ воспламенения заряда предпочтительнее «электрики». Все лучшее реализовано в российском «Викинге». Справедливости ради отметим, что в России осуществляют отверточную сборку револьвера из немецких комплектующих.

Корпус «Викинга» из стали и силумина. Компактные размеры (150 мм, вес 500 г) делают его удобным для скрытого ношения. В барабане пять капсульных патронов отечественного производства. Механизм со самовзводом и без предохранителя от случайного выстрела. Последнее ни коим образом не относится к недостаткам. Считается, что оружие самообороны должно быть в боевом состоянии всегда. Скорость вылета резиновой пули – 320 м/с, поэтому с расстояния до 5 метров «Викинг» обладает высокой останавливающей способностью. Независимо от толщины ткани одежды нападающего, резиновая пуля гарантированно ее пробивает. Ранение врачи классифицируют как легкое.

Профессионалы утверждают: пистолет под мышкой дает обманчивое чувство защищенности. И еще имейте в виду: ваше оружие могут использовать против вас. Возможен и такой поворот события: вы, бравируя, достали пистолет, но преступники оказались вооружены более серьезно. О последствиях можно только догадаться. И примите для себя одно из правил тибетских монахов, обучающих боевому искусству: если можно уклониться от боя, сделайте это. Это не трусость, а здравый поступок.

Но если вам или близким действительно грозит опасность, то, достав оружие, – стреляйте. Помните: закон на стороне потенциальной жертвы. В соответствии с подписанными президентом России 8 декабря 2003 года поправками к Уголовному кодексу, обороняющийся не привлекается к ответственности за превышение пределов необходимой обороны. А Конституция РФ признает право каждого защищать свои права и свободы всеми доступными способами. И не забудьте: оружие должно быть зарегистрировано, иначе вас будут судить за его незаконное хранение.

КАК ПОЛУЧИТЬ ЛИЦЕНЗИЮ

В учреждениях разрешительной системы по месту жительства вам подскажут, где получить справки: первая – из психоневрологического, вторая – наркологического диспансеров. Укажут номер расчетного счета, на который придется перевести госпошлину (не более 50 рублей). Справка из диспансера обойдется вам в 100 рублей. Затем предстоит взять третью справку – ее выдадут по результатам медкомиссии, это и есть справка на приобретение лицензии на оружие – форма 046-1 (в Москве оплата этой услуги колеблется от 300 до 500 рублей).

Добавляете к вышеперечисленным документам заявление на имя начальника ОВД, после чего сдаете в разрешительный отдел собранные три справки, ксерокопию паспорта гражданина РФ, две фотографии 3x4. Через месяц получите либо лицензию на приобретение оружия, либо письменный отказ. Кстати, отказ можно обжаловать в суде.

В течение месяца вас, очевидно, навестит участковый милиционер – чтобы убедиться в вашей благонадежности. Возможно, побеседует с соседями. Проверит наличие в вашей квартире сейфа, в котором вы собираетесь хранить оружие (наличие такого сейфа – одно из условий для выдачи лицензии). Задаст несколько вопросов на предмет усвоения вами правил обращения с оружием.

Приобретенное оружие надлежит зарегистрировать в учреждениях разрешительной системы в течение 14 дней со дня его приобретения. Лицензия на право хранения и ношения оружия самообороны выдается сроком на пять лет.

Компактный «Викинг» бьет серьезно: 6-миллиметровый оргалит – навылет.


Внимание!
ГУСЕНИЦЫ
для всех
отечественных
СНЕГОХОДОВ!
• ЗАО НПО "Композит" приглашает к выгодному сотрудничеству по реализации гусениц в Вашем регионе по заводским ценам
• ЗАО НПО "Композит" – основной изготовитель и поставщик гусениц для всех отечественных снегоходов : "Буран", "Буран-МД", "Рысь", "Рысь-Спорт", "Тайга" как на заводы-изготовители: ОАО НПО "Сатурн" (г. Рыбинск) и ОАО "УМПО" (г. Уфа), так и в торговую сеть.
• На сегодняшний день гусеницы ЗАО НПО "Композит" признаны лучшими из отечественных (читайте в журнале "МОТО", №6 , 2003 г.)
Товар сертифицирован международным стандартом качества!
ГУСЕНИЦА
"БУРАН-SUPER"!
НОВИНКА сезона 2004-2005
г.Курск, ул.Соловьиная-49, т./факс: (0712) 50-2594, (07122) 6-0736. E-mail: composit@kursknet.ru


В ОЧАКОВО
МОТОСАЛОН
748-52-55, 517-90-96 (доб. 228)
motodom@ochakovo-auto.ru
Ремонт и тюнинг любой мототехники
• зимнее хранение на складе скутеров, мотоциклов, гидроциклов
• запчасти к мототехнике
• мотоодежда SPIDI, XPD
Б. Очаковская ул., 47А (м. "Юго-Западная") • с 9.00 до 21.00


РИА
МОТОРС
Москва,
м. «Улица 1905 года»,
ул. Антонова-Овсеенко, 6
ЛЮБЫЕ
МОТОЦИКЛЫ
ЯПОНСКОГО
РЫНКА
НА ЗАКАЗ
СЕЗОННЫЕ СКИДКИ
www.riamoto.ru
mail@riamoto.ru
253-29-69
259-76-76
Популярные модели
Индивидуальный подход Профессиональный сервис
Гибкая система оплаты Дисконтная система


БАЙК ЛЕНД
ТРИ ЭТАЖА ВЫБОРА!
МОТОТЕХНИКА:
Suzuki, KTM, Zongshen, Hyosung и другие
Экипировка
Продажа товаров в кредит
Гарантийное и сервисное обслуживание
Организация и проведение мотопутешествий
Мотошкола
Система клубности
Заказ запчастей
Прием техники на комиссию
Москва, Можайское шоссе, 1.5 км от МКАД
тел.: (095) 596-8100 www.bikeland.ru

Black Bears MC, Ярославль:
Скорбим вместе со всеми. В субботу, 4 августа, мотоклуб проводил запланированный той-ран в реабилитационный центр «Колосок». В связи с трагическими событиями решили не устраивать развлечений. Приехали к ребятам, вручили подарки к новому учебному году, поговорили и уехали.

Игорь Соколов (Синус), Владивосток:
Хотели собраться и проехать колонной по городу с черными ленточками на мотоциклах, но тайфун помешал – бушует несколько дней. Поставил свечу на подоконнике, горит в память о безвинно погибших... Куда мир катится!.. Что-то не так в нашей жизни, раз ТАКОЕ имеет место быть.

Jokers MC, Калуга:
Собрались спонтанно. Никогда в будний день не приезжало столько мотоциклистов. Хотели поговорить, но в горле стоял ком. Минутой молчания почтили память всех безвинно погибших. Из церкви рядом вышел батюшка, сказал несколько слов. Зажигали свечи, но на ветру они тут же гасли. Полил дождь. Природа скорбит вместе с нами.

Алан Каткарт, Великобритания:
Мои глубочайшие соболезнования всем россиянам в связи с ужасными событиями в Северной Осетии. Ужасно, когда юные, невинные становятся жертвами жестокости. Мы на Западе готовым бороться вместе с вами против зла терроризма. Я всей душой с вами.

Иваныч, Москва (www.motohram.ru):
От имени всего мотобратства и от братства «Мотохрама» выражаю соболезнования пострадавшим от террора. Скорбим с вами о безвременной потере близких и друзей. Крепитесь, будьте мужественными.

Народы всех стран, байкеры, мотоциклисты, объединимся против всемирного террора, не дадим уродам проявлять свои мерзопакостные помыслы.

Все дни траура у меня на подоконнике горела свеча.

Bike.ALL, Иркутск:
В дни траура мы не проводили акций, в городских митингах не участвовали. Но это не значит, что беда в Беслане оставила нас «деревянными». У многих из нас дети, братья, сестры, можем представить, как тяжело тем, кто потерял родных. Бороться с терроризмом должны власти, мы же делаем, что можем: сообщаем о «ничьих» сумках, ни себе, ни другим не даем проявлять межнациональную рознь. Мы, наконец, объединяем людей – в клуб. В следующем сезоне уже с особым настроением и чаще будем ездить в детские дома и реабилитационные центры, помогать, чем можем.

Дэйв Барр, США, мотопутешественник, рекордсмен Книги Гиннесса:
Это хуже, чем дикость, хуже варварства то, что сделали бандиты. Не по кино – по собственной жизни, собственным телом испытал, как это больно и страшно – выстрелы, взрывы, смерть, искалеченное тело... Нам, американцам, очень жаль пострадавших в России. Держитесь, не сдавайтесь.

ТОЙ-РАН

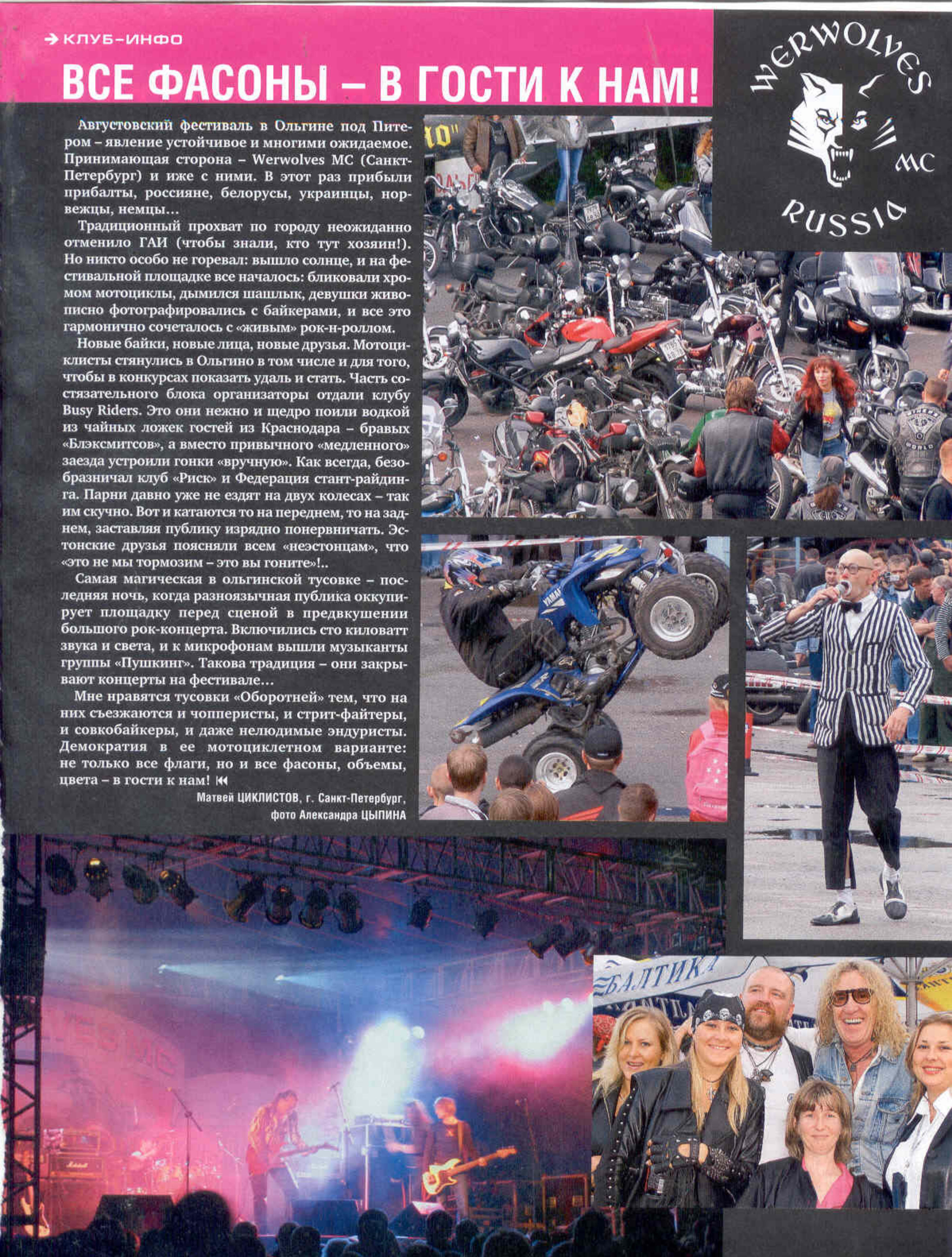
САМЫЙ-САМЫЙ ПОДАРОК

Очередной той-ран в подшефную Желыбинскую школу-интернат в Тульской области провел московский клуб «Мото.ру». К компании мотоциклистов вновь примкнул заместитель губернатора области Анатолий Воропаев, и снова он не захотел стать «свадебным генералом» – приехал в гости не с пустыми руками. Но и тренажеры, и компьютеры, и мебель, привезенные мотоциклистами и их спутниками-благотворителями, перестали существовать для воспитанников интерната, когда детишкам вручили 20 велосипедов от московской компании «Автомотомир». По словам ребят, это «самый-самый подарок». Быстренько приведя велосипеды в «боевую готовность», довольная ребятня умчалась рассекать по окрестным дорожкам. Сразу забылось, что еще недавно самым интересным на свете для них были мотоциклы шефов... После покатушек и концерта (дети, как всегда, подготовили интересную программу) – чаепитие с очень вкусными пирожками...

Лев ГАРЯЕВ, фото автора



ВСЕ ФАСОНЫ – В ГОСТИ К НАМ!



Августовский фестиваль в Ольгине под Питером – явление устойчивое и многими ожидаемое. Принимающая сторона – Werwolves MC (Санкт-Петербург) и иже с ними. В этот раз прибыли прибалты, россияне, белорусы, украинцы, норвежцы, немцы…

Традиционный прохват по городу неожиданно отменило ГАИ (чтобы знали, кто тут хозяин!). Но никто особо не горевал: вышло солнце, и на фестивальной площадке все началось: бликовали хромом мотоциклы, дымился шашлык, девушки живописно фотографировались с байкерами, и все это гармонично сочеталось с «живым» рок-н-роллом.

Новые байки, новые лица, новые друзья. Мотоциклисты стянулись в Ольгино в том числе и для того, чтобы в конкурсах показать удаль и стать. Часть состязательного блока организаторы отдали клубу Busy Riders. Это они нежно и щедро поили водкой из чайных ложек гостей из Краснодара – бравых «Блэксмитсов», а вместо привычного «медленного» заезда устроили гонки «вручную». Как всегда, безобразничал клуб «Риск» и Федерация стант-райдинга. Парни давно уже не ездят на двух колесах – так им скучно. Вот и катаются то на переднем, то на заднем, заставляя публику изрядно понервничать. Эстонские друзья поясняли всем «неэстонцам», что «это не мы тормозим – это вы гоните»!..

Самая магическая в ольгинской тусовке – последняя ночь, когда разноязычная публика оккупирует площадку перед сценой в предвкушении большого рок-концерта. Включились сто киловатт звука и света, и к микрофонам вышли музыканты группы «Пушкинг». Такова традиция – они закрывают концерты на фестивале…

Мне нравятся тусовки «Оборотней» тем, что на них съезжаются и чопперисты, и стрит-файтеры, и совкобайкеры, и даже нелюдимые эндуристы. Демократия в ее мотоциклетном варианте: не только все флаги, но и все фасоны, объемы, цвета – в гости к нам! ⏮

Матвей ЦИКЛИСТОВ, г. Санкт-Петербург,
фото Александра ЦЫПИНА

«У НАС, НА КРАЮ СВЕТА»

СЛЕТ «ЛИЦОМ К ОКЕАНУ–2» ВО ВЛАДИВОСТОКЕ

В зловещий день – пятницу, 13-го, стаи мотоциклистов потянулись в бухту с роскошным названием Золотари, что под Находкой. Но демоническое число не испугало бесстрашных байкеров! Ведь многие из них проделали в Приморье на очередной слет мотопутешественников длинный и небезопасный путь. Закалились! На въезде гостей встречал Кэш – Виктор Мироненко. Почетную миссию приветствовать прибывающих поручил ему Синус, Игорь Соколов, инициатор сбора. Сам же вдохновитель с утра пораньше стартовал в сторону Владивостока: этого 13-го числа, ровно в 13 часов его дочь Ольга, поправ дурные приметы, сочеталась законным браком. Во как: ударим двойным праздником по двойной «чертовой дюжине»!

В Золотари съехалось порядка 800 мотоциклистов. Атмосфера – на редкость душевная! Рядом с крутейшими, навороченными байками, не менее пафосными их хозяевами – мальчишки, прикатившие на отечественных «дровах». Одной из сенсаций дальневосточного байк-пати стал трайк Копа (Сергея Черкашина из Владивостока – Коп строил его специально к слету). Трайк получился солнечно-радостным, за что и удостоился имени «Цыпа». Возле диковинного аппарата перефотографировалось все население байк-лагеря. Предвкушая вопросы, даю краткую информацию: построен на базе микроавтобуса Subaru Domingo, 1200-кубовый, большинство деталей, включая вилку, руль, крылья и пр., сделаны вручную. «Цыпа» взял приз как «Самый крутой трайк».

Еще год назад организаторы подметили, что иностранцы в приморских краях слабо







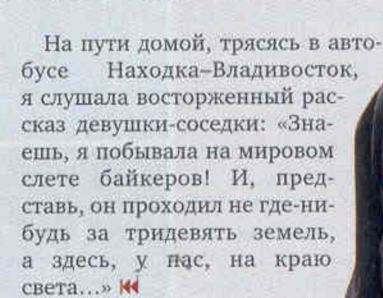
ориентируются во времени. И в этот раз американцы, чехи, поляки, австралийцы и японцы, заявившие о своем участии в слете, прибыли задолго до начала. За что и «получили»: итальянец Мауро Баттистини из Болоньи – приз за «Самый необычный маршрут». Он добирался прикольно – через 16 крупных городов, не во всех случаях расположенных «по прямой». Другой гость, Бенито Лотс из Берлина, победил в номинации «Самый дальний пробег», он преодолел 18 000 км. Бенито уже второй раз в Находке и все на том же горемычном КТМ, который опять не выдержал испытаний российскими дорогами: последние километры оба вынуждены были покрыть на самолете.

В анналы ЛКО-2 войдет «стриптиз» мэра Находки: его прямо на сцене попросили примерить футболку с символикой «Лицом к океану-2004». Был и настоящий стриптиз, на этот раз не только женский, но и мужской. Долой дискриминацию по половому признаку!

А еще был океан, музыка и пиво, соревновались в конкурсах и завоевывали призы. На прощание – фейерверк под звуки гимна слета «Лицом к океану».

На пути домой, трясясь в автобусе Находка–Владивосток, я слушала восторженный рассказ девушки-соседки: «Знаешь, я побывала на мировом слете байкеров! И, представь, он проходил не где-нибудь за тридевять земель, а здесь, у нас, на краю света...»

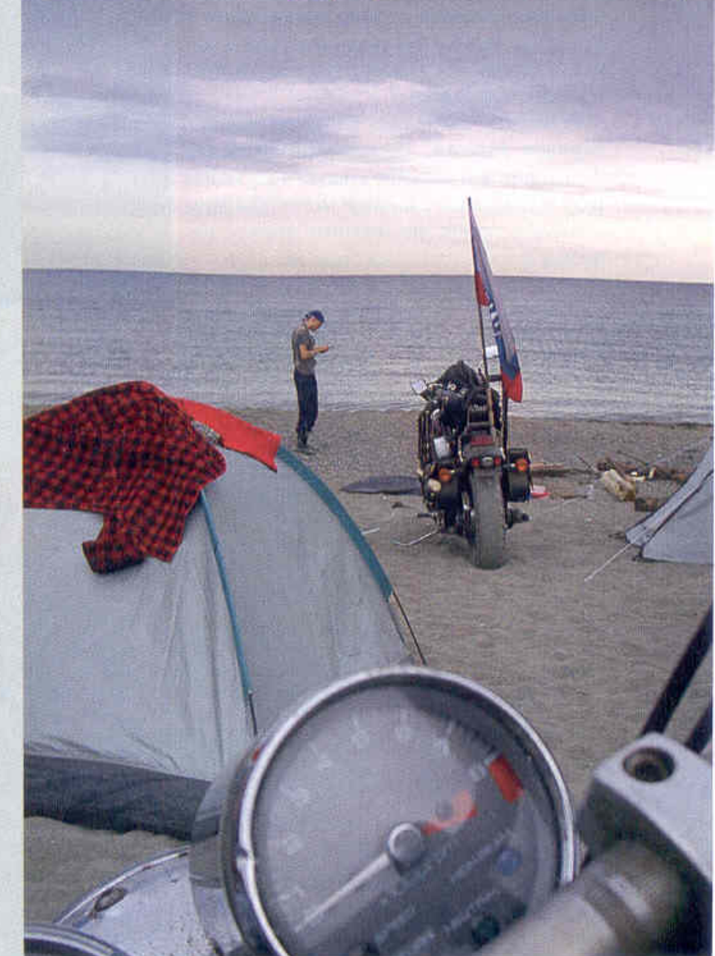
Светлана СЕМЕНОВА (Солнце), г. Владивосток,
фото **Игоря СОКОЛОВА (Синуса)** и его друзей











ПОМЕРКЛО НОЧНОЕ СВЕТИЛО

В ночи августовского полнолуния проходило восьмое международное байк-шоу, названное организаторами, московским клубом «Ночные волки», по-новому – «Bike-Week». Впервые площадка праздника – в черте города, на лугу в Терехове. В эти дни в радиусе десятка километров мотоциклов на улицах было больше, чем автомобилей. Особый колорит создавало ночное светило. Словно силясь переплюнуть гвоздь программы – огненное шоу, оно заливало поле то мрачно-кровавым, то яростно-желтым светом. Однако ничего у него не вышло… Но это было потом, а вначале небесный фонарь освещал площадку байк-центра, где под музыку панк-рок-групп («Чудо-Юдо», «Иван-Царевич», «Черный Кофе» и др.) веселилась публика. Программа и организация фестиваля – на высочайшем уровне. Обилие конкурсов и призов дало возможность очень многим гостям уехать домой с призами. За порядком следили очень тщательно, при этом охрана вела себя предельно корректно, если не сказать доброжелательно. В программе – не только шоу. Навестили (с подарками, естественно) пациентов военного госпиталя, пострадавших в боях с террористами. В подарок столице России байкеры посадили дуб.

Ярчайшим во всех смыслах событием стало огненное шоу и показательные выступления каскадеров. Словами передать впечатления от них невозможно – это надо видеть. Порадовали глаз и душу конкурсы на самый красивый кастом и «Мисс байк-шоу».

В Москву съехались гости из разных городов России, немало иностранцев из ближнего и дальнего зарубежья. Байк-шоу всегда было главным мотособытием в России, теперь же «Ночные волки», кажется, превзошли сами себя.

Лев ГАРЯЕВ, фото Алексея ЛОБОВА













КАК НА «ДЖОКЕРОВ» ИМЕНИНЫ...

Август богат на всякого рода профессиональные праздники: и День железнодорожника, День строителя, шахтера и даже пчеловода. В этом ряду знаменательных дат есть одна неофициальная – День джокеров. Калужский мотоклуб Jokers ежегодно и с размахом отмечает свое рождение. Восьмилетие отпраздновали в излюбленном месте – на живописном лугу за Андреевскими лагерями.

Синоптики огорчили: обещали переменную облачность и дожди. Но байкер – не сахарный: самые преданные собрались у памятника 600-летию Калуги, отсюда двинулись к месту тусовки.

Именинникам вручали подарки, их принимал президент Сергей Рязанцев (Рязан). «Дикие пчелы» из Медыни – горшочек меда, парни из Ельца и Орла презентовали фирменные изделия местной алкогольной промышленности... В меню полевой кухни – гречневая каша (дома такой вкуснятины не получится) и разнообразные закуски.

Какие именины без музыки! На сцене исполнители сменяли друг друга, но не менялось настроение. Объявили конкурс «Бои на бревне». Мужики с мешками, набитыми опилками, выясняли, кто ловчее. Потом пошли чисто мотоциклетные соревнования, конкурс татуировок...

А гости все подтягивались. К вечеру у костра рекой лились байки о байках. В полночь небо вспыхнуло фейерверком, устроенным заядлым пироманом – Вадимом Тростянским из Малоярославца (с недавнего времени он стал членом Jokers). Когда байкерская энергия иссякла, сцену занял Доктор из Брянска. Звуки его саксофона погрузили собравшихся в состояние безмятежного сна. Засыпать под ненавязчивую джазовую мелодию, скажу вам, – это нечто!..







Впрочем, как и просыпаться под нее. Утро наступило только благодаря Доктору и его верному саксу. Палаточный городок вновь ожил. Но пришла пора расставаться. Остатки мусора, тщательно убранного с зеленой территории, догорали в кострах (Гринпис может облегченно вздохнуть), зарычали двигатели, гости после крепких рукопожатий скрывались в лесной чаще. Но расставание – только повод для новых встреч.

За всем наблюдала и принимала непосредственное участие Багира, фото Антона ЗЫЛЬКОВА

КОНКУРС ЧИТАТЕЛЕЙ: БАЙКИ-ШОУ



Мотоцикл BM 150, круизер, предоставлен компанией «Балтмоторс», Калининград

До подведения итогов конкурса осталось не так много, а поток писем не иссякает. Ежедневно в редакцию поступают пачки корреспонденции с рассказами, анекдотами, стихами, фразами и даже частушками. Сюжеты баек порою повторяются в разных интерпретациях – на то они и байки, чтобы кочевать из уст в уста. Некоторые авторы настолько расписались, что «нетленки» от них идут и идут…

Истории разные. Мотоцикл знакомит людей, ссорит, становится членом семьи, верным другом, причиной и участником казусов… Чаще истории забавные – их приятнее всего читать. На конвертах – Новосибирск, Камчатка, Питер, Челябинск, Соликамск, Калуга, города Казахстана, Украины, Беларуси – короче, вся СНГовская география. Но публикуем только лучшее – это конкурс. Но время еще есть, круизер ждет, так что пишите, шлите свои байки!

Условия участия в конкурсе просты. Одним из персонажей вашей байки должен быть мотоцикл (или его «родственник»). Объем текста – покороче, хотелось бы прочитать – и улыбнуться. За все опубликованные байки – гонорар (но если укажите реквизиты, их перечень на стр. 4).

Гнали «Явы»,
гнали в дали –
полем, лесом,
чокнутые!
А на «Явах»
восседали
бесы с девчонками…

К черту, к черту! –
ради блеска
не считались с милями.
А девчонки
этих бесов
называли милыми.

Михаил БЕЛОУСОВ,
Санкт-Петербург

■ Выпили два байкера пива и давай хвастаться:
– Я вчера так гнал, что лес по обочине стоял стеной.
– А я вчера так развернулся на байке, что прочитал собственный госномер!

■ Мотоциклист мчится, задел шлемом воробья. Птичка отлетела, упала. Мотоциклисту жаль пташку – привез ее домой, положил в клетку, поставил ей блюдечко с водой, насыпал хлебных крошек.
Наутро воробей пришел в себя, оглянулся по сторонам и ужаснулся:
– Где это я?.. Решетка, плошка с водой, хлеб… Ужас: я убил мотоциклиста!

■ Привозят в больницу покалеченного мужика. Врач:
– Фамилия?
– Иванов.
– Женат?
– Не, это я с мотоцикла свалился.

■ **Сила злобы у автомобилиста при взгляде на проезжающего мимо байкера прямо пропорциональна длине «пробки».**

■ В двух соседних деревнях жили-были два мужичка-пьянчуги. У одного был хряк, у другого – свинья. Один говорит другому:
– Давай их сведем: поросята появятся – продадим, а деньги пропьем.
– А как я узнаю, когда хряка везти?
– Увидишь, что хвост завитушкой, – так сразу пулей ко мне!
Хозяин хряка встал пораньше, зашел в сарай. Видит, у хряка хвост завитушкой. Надел мужик на него мотошлем, усадил в люльку «совнархоза» и прямиком в соседнюю деревню. На следующий день история повторилась. Третий день – суббота, рано вставать мужику в лом. Говорит жене:
– Сходи, посмотри, как у нашего хряка хвост?
Жена возвращается:
– Не знаю, как хвост. А хряк уже надел шлем и сидит в люльке.

■ Пьяный байкер звонит в милицию:
– Алле! У меня с байка сперли руль, бак, фару и подножки.
– Сейчас приедем, разберемся.
Через минуту снова звонит:
– Алле, не надо приезжать… Ик… Я задом наперед сидел.

■ «Кашу маслом не испортишь», – сказал оппозитчик, сливая отработку на гречишное поле.

Прислал Роман АРИСТОВ, г. Воронеж

■ У 3-летней Дашеньки спросили, где папа. Ребенок ответил:
– Уехал на самотыкале.

■ В деревенский ЗАГС приходит женщина регистрировать рождение ребенка.
– Кто отец?
– Васька из Черновки.
– За две недели здесь побывали Зинка из Сосновки, Машка из Волховки, Катька из Зырянки, теперь ты. И у всех отец детей тот же Васька. И как он успевает?!
– Так у него ж мотоцикл!

ОДА МОТО

Вы только вслушайтесь в слова:
«Шиномонтаж», «балансировка»,
«Колодки», «сальники», «масла»,
«Аксессуар», «экипировка»…

Ах, этот аромат бензина!
А лоск шипованной резины!
Спидвей и кросс, триал и ралли
Меня из общества украли.

Здесь каждый винтик – целый мир,
А мотоцикл – мой кумир.
Мне нипочем понты и мода –
Я душу продал за мото!

КАВЕРЗА ЗАМОРСКОГО ЯЗЫКА

Через щели в заборе много дней подряд мы наблюдали за выкрутасами байкерской тусовки. Взяли как-то с собой Андрюху, простоватого деревенского паренька. Он, видимо, не расслышал заморского слова «байкер» и был уверен, что вот эти самые, на мотоциклах, по-научному называются «хакеры» – тоже где-то вполуха услышал это словцо.
Однажды Андрюха пошел на «байк-шоу» один. И именно тогда один из «Уралов» протаранил забор. Перепуганный Андрюха пулей понесся прочь и орал во всю глотку: «Хакеры забор взломали!»

Елена ГОРБАТЫХ,
Томская обл., п. Причулымский


МОТОМАГАЗИН ФОКС г.ВЛАДИВОСТОК ул.МОРДОВЦЕВА 8/4
СКЛАД тел/факс (4232) 405-615 (розничная продажа)
ОФИС тел/факс (4232) 222-356 (оптовая продажа)
ФОКС
WWW.MOTOFOKS.VTC.RU
E-MAIL : MOTOFOKS@MAIL.RU


KYMCO
Гарантия два года без ограничения пробега
ООО "Маско-Ист"
Москва, ул. Электродная, 2, стр. 12, 13, 14
т. (095) 540-78-47
ф. (095) 745-98-92
www.masco-east.ru
kymco@masco-east.ru
Приглашаем к сотрудничеству дилеров


ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ
ТЕПЕРЬ В ПРОДАЖЕ КОЖАНАЯ ОДЕЖДА
www.sanchoboots.ru
afalina
SANCHO
500-2467
771-1254
NEW
1950 руб.
2100 руб.
1950 руб.
ТОРГОВЫЙ ЦЕНТР «ЭКСТРИМ», ул.СМОЛЬНАЯ, д.63-б, 3-й ЭТАЖ,
павильон И-32, от метро «Речной вокзал» – бесплатное маршрутное такси


ШЕДЕВРЫ от LIQUI MOLY
LIQUI MOLY
МОТО МАСЛА ХИМИЯ
Подробная информация на сайте www. LiquiMoly.ru
или по телефону (095) 728-3857


в наличии и на заказ
Мотоциклы, скутера
мотоаксессуары и одежда - пошив
запчасти и расходники для импортных и отечественных:
мотоциклов
скутеров
снегоходов
ремонт техники
МОТО
Тел./факс: (095) 775-1408, 268-9595. Заказ запчастей:268-9595
www.motokvartal.ru, E-mail:motokvartal@mtu-net.ru
г.Москва, Сокольническая пл., 4, Галерея Спорта, Павильоны: 01, 7, 11«А», 41


мотосалон
X-FACTOR
Hyosung
Zongshen
Москва, Зеленый пр-т, дом 3а/11
(095) 368-5092
www.x-factor.ru
info@x-factor.ru
· Продажа и ремонт мототехники и скутеров
· Расходники: фильтры, сальники, свечи Denso, колодки, масла
· Запчасти для мотоциклов и скутеров
· Велосипеды
· Мотоэкипировка
· Шиномонтаж и балансировка
· Изготовление армированных тормозных шлангов
· Переоформление · Эвакуация


МОТОЦИКЛЫ И АВТОМОБИЛИ ОТ ЯПОНСКОГО ДИЛЕРА
SOUZMOTO
ГРУППА КОМПАНИЙ
www.souzmoto.ru
SOUZMOTO
ЦЕНЫ — ВНЕ КОНКУРЕНЦИИ!
• Оригинальные и неоригинальные запчасти для мотоциклов, гидроциклов, снегоходов, ATV
• Моторезина, мотохимия, одежда, аксессуары
• Спортивный тюнинг (sportbike, cross, watercraft, snowmobile)
• Ремонт • Гарантия
NEW
• Консервация и зимнее хранение мотоциклов
• ТО и сложный ремонт снегоходов и АТВ
• Выезд к клиенту. Эвакуатор
Москва, ул. Д. Ульянова, 26А, т. (095) 974-7519 (многокан.), 123-7016
Япония, т. (1081) 902-77-62-466 — центральный офис
Санкт-Петербург, Малодетскосельский пр-кт, 34, т. (812) 988-0080

Николай ФИЛОНЕНКО, г. Сальск Ростовской обл.

ТЕПЕРЬ НЕ ЖУЖЖИТ

РЕМЕНЬ В ПРИВОДЕ ГРМ ОППОЗИТА

Чтобы избавиться от воя шестерен ГРМ в двигателе «Урала», завод рекомендует отрегулировать положение генератора, поворачивая его вправо-влево. Но это не всегда помогает. Олег Вебер из Щелкова поступил радикально – заменил шестерни цепью (см. «Мото», № 2-04). Но и она не бесшумна. Есть другой путь, по которому пошли автомобилестроители всего мира – установить вместо цепи зубчатый ремень. То же сделал и я.



Хотя цепной привод ГРМ долговечнее, у ременного больше преимуществ. Он работает гораздо тише, существенно уменьшается вес мотора: ведь отпадает необходимость в массивной передней крышке, да и сам ремень легче цепи. К тому же, если изолировать от масла переднюю часть двигателя, ремонтировать все, что там находится, гораздо легче. Зубчатый ремень не так долговечен, как цепь, но осложнит ли это жизнь оппозитчику? Автомобилисты меняют его раз в 60–100 тыс. км, а много ли вы видели по-настоящему живых оппозитов с таким же пробегом? Вот почему я и выбрал ремень.

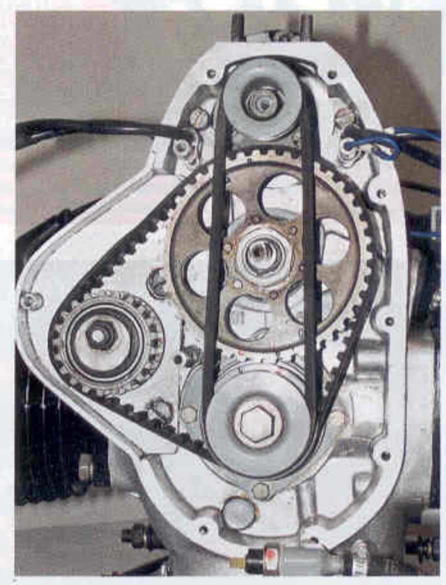
Прежде всего, заглушил отверстия, соединяющие картер двигателя с полостью ГРМ. Для этого сделал эти отверстия конусными с углом 45°, изготовил стальные заглушки такой же формы и закрепил их в отверстиях гайками (как показано на рисунке). Чтобы обеспечить более надежную герметичность поверхности, ее обезжирил, смазал клеем ГН-50 и сушил 10 минут при температуре 80–100°С. Почему не воспользовался аргоновой сваркой? Слишком велик риск того, что алюминий «поведет», нарушится соосность отверстий картера, в которых установлены коленвал и распредвал. По той же причине алюминиевую пластину толщиной 10 мм, на которой крепится ролик-натяжитель ремня, тоже приклеил к картеру, да еще и затянул ее двумя болтами М8х1,25. Для вентиляции картера, с правой его стороны, в верхней части просверлил отверстие диаметром 18 мм, прикрепил к нему самодельный сапун. По конструкции он похож на лепестковый клапан для двухтактных мотоциклов, основание которого направлено в сторону картера. Чтобы уменьшить выброс масла, встроил в сапун маслоотражающую сетку. Выход сапуна соединил шлангом с воздушным фильтром.

Шкивы для зубчатого ремня переделал из деталей двигателя ВАЗ-2108. Повозился с ними изрядно, ведь здесь требования к точности очень высоки: чуть появится осевое или радиальное биение – ремень тут же сползет с зубьев, а то и вовсе его зажует. Ступицы шкивов выточил из стали 45, закалил, а на них напрессовал зубчатые венцы автомобильных деталей. Внутрь ролика-натяжителя, изготовленного из шкива коленвала «восьмерки», запрессовал два 204-х подшипника. Шкив привода генератора крепится к коленвалу поверх зубчатого шкива центральным болтом (от проворота его предохраняет штифт, запрессованный в шкив). Центральный болт отличается от штатного резьбой – М12х1,25. Под него переточил и резьбу в коленвале. В новых фланцах подшипников коленвала и распредвала есть места для сальников.

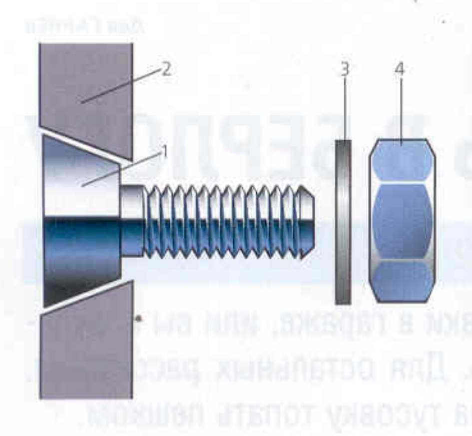
После замены шестерен цепью или ремнем распредвал будет вращаться в обратную сторону. Для нового вала использовал сталь 20Х с последующей цементацией, закалкой до твердости HRC43-48 и шлифовкой. Эта работа очень трудоемкая, требующая специального оборудования.

Масляный насос (я его взял от «Днепра») после этих переделок вращается в обратную сторону. Чтобы масло поступало по назначению, переставил маслозаборник с одного отверстия на другое. Из насоса масло подается через шланг в самодельный масляный радиатор, а уже из него в двигатель.

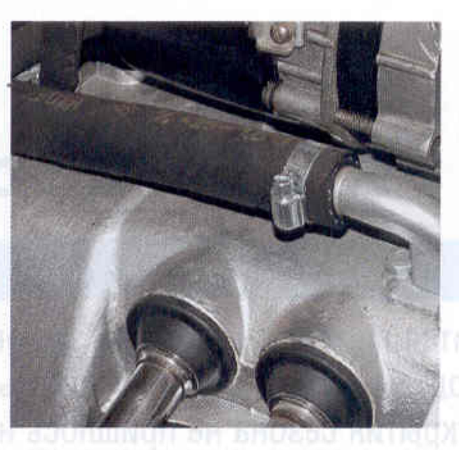
Зубчатый ремень подбирал в магазине. Купил самый короткий, но и он оказался



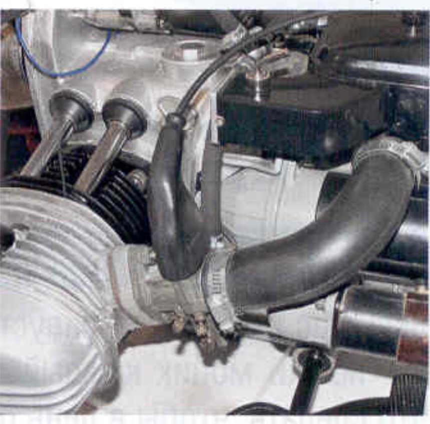
Приводы распределительного вала и генератора теперь разделены. Зубчатый ремень вращает распредвал, а клиновой – генератор.



Отверстия, соединяющие полость ГРМ с картером, закрыты специально выточенными заглушками: 1 – заглушка; 2 – картер двигателя; 3 – шайба; 4 – гайка М6.



Сапун работает по принципу лепесткового клапана 2-тактного двигателя и соединен шлангом с воздушным фильтром.



Силовой агрегат получился предельно компактным благодаря тому, что стартер хитро встроен в картер КП. При этом коробка лишилась кикстартера, промежуточного вала и задней передачи.

великоват для этого двигателя. Пришлось сделать большой выступ для крепления ролика-натяжителя. Но есть у такой компоновки и преимущество – ролик расположен с внутренней стороны ремня, отчего ремень меньше перегибается, а значит, дольше проживет.

С генераторными шкивами сложностей не возникло. Главное, изготовить их так, чтобы клиноременный ремень, «играющий» при работе двигателя, не мог зацепить зубчатый.

Основание, на котором установлены детали системы зажигания, вынес за пределы рабочей зоны обоих ремней и закрепил на трех стойках. Я воспользовался штатным контактным зажиганием, причем из-за изменения направления вращения распредвала центробежный регулятор пришлось серьезно переделать.

Чтобы электростартер оказался ниже и не мешал патрубку, соединяющему



С использованием ременного привода распредвал вращается в обратную сторону, и, чтобы получить нужные фазы газораспределения, изготовил новый распредвал. В системе зажигания пришлось переделать автомат опережения зажигания и изменить форму кулачка, размыкающего контакты.

фильтр и карбюратор, пришлось его «утопить» в коробку передач. В итоге она лишилась кикстартера, промежуточного вала, задней передачи и части корпуса. В образовавшуюся дыру вклеил лист алюминия и для надежности закрепил по периметру винтами М4. Сцепление сделал однодисковым. Собрал его из деталей от «Москвича».

Карбюраторы установил старые. Особой экономичности от них не ждал, но все же немного с ними поработал: изменил форму дроссельных заслонок и размеры игл главной дозирующей системы. Корпус воздушного фильтра, который подгонял под «жигулевский» фильтрующий элемент, изготовил сам. С левой стороны сделал воздухозаборник, обращенный вперед. Это для того, чтобы использовать хоть и слабый (эх, не та скорость у «Урала»!), но все же напор встречного воздуха. Вроде бы как инерционный наддув.

ВОПРОС-ОТВЕТ

Когда резко трогаюсь на Yamaha FZR600 1994 года, сцепление пробуксовывает со странным треском. Знатоки сказали, что так срабатывает демпфер. Верно ли это, и что можно сделать – ведь трогаться неудобно?

Сергей

В корпусе корзины сцепления двигателя Yamaha FZR600 действительно установлен демпфер в виде расположенных по кругу 6 пружин (по типу автомобильного диска). Для выявления и устранения неисправности разберите узел сцепления – это несложно – и проведите дефектовку деталей. Если пружины демпфера поломаны или болтаются в гнездах, поменяйте корпус корзины (в сборе). Отдельно пружины в продажу не поступают.

Разобрав узел, оцените состояние ведущих (из фрикционного материала) и ведомых (стальных) дисков. Первые не должны быть изношенными или подгорелыми, вторые – не иметь на рабочей поверхности задиров. Характерный признак перегрева стальных дисков, приводящего к их короблению, окраска в цветах побежалости.

Перед разборкой обратите внимание на метки, которые нанесены на торце корзины и нажимном диске, а также крайнем фрикционном диске (в виде лунки на одном из «усов») и корзине. При сборке метки необходимо совместить.

Хочу купить Honda CRM250R. Каков ресурс 2-тактного двигателя этого мотоцикла при условии его эксплуатации на дорогах с асфальтовым покрытием и на твердой грунтовке?

Николай ТУБАЕВ

Эта модель – «чистокровный» спортивный эндуро, рассчитанный на частую смену режимов работы мотора. В указанных вами условиях эксплуатации жизнь мотора будет интересной, но короткой – каждый сезон придется менять поршневую. Езда же на CRM250R по хорошим дорогам с продолжительными режимами постоянного «полного» газа будет еще губительнее – запросто можно прожечь поршень. В таких условиях предпочтительнее купить более универсальный эндуро, типа XL250R.

Поставил на мотоцикл облегченные колесные диски и заднее колесо пошире (было – 180 мм, стало – 190 мм), после чего аппарат на скорости выше 150 км/ч начал «плыть». Подозреваю, что надо менять настройку подвески, но не знаю как.

Андрей СИДЕЛЬНИК

Настройки подвески в данном случае ни при чем. Виновата покрышка – рисунок протектора, материал, из которого сделана покрышка, и, возможно, недостаточное давление воздуха в шине заднего колеса.

Ведущий рубрики
Иван КСЕНОФОНТОВ.

Лев ГАРЯЕВ

ПЕРЕД ТЕМ, КАК ЗАЛЕЧЬ В БЕРЛОГУ

ПОДГОТОВКА К ЗИМЕ

Если вас не волнует, запустится ли мотоцикл после зимовки в гараже, или вы покупаете новый моцик каждый год, дальше можете не читать. Для остальных расскажем, что сделать, чтобы в день открытия сезона не пришлось на тусовку топать пешком.

Начните подготовку к зимней спячке (вас обоих) с замены масла (в мотоцикле). Иначе старое расслоится на фракции разной плотности, особенно если место отстоя неотапливаемое. Продолжаю стращать: грязь и продукты износа дисков сцепления вместе с тяжелой фракцией масла к весне образуют такой «коктейль», что он забьет тонкие масляные каналы, а тогда и до «клина» недолго.

Менять на зиму масло (как ни прискорбно, весной все равно придется его опять менять) нужно именно на то же, что было залито в мотор. Дорого, конечно, но не сохраните поршневую – выйдет дороже.

Чтобы защитить от образования ржавчины внутреннюю поверхность бензобака, а резиновые кончики игл в карбюраторах от растрескивания, залейте полный бак бензина со стабилизатором топлива (Fuel stabilizer) – он продается в магазинах автохимии. Но перед тем дайте мотору поработать минут десять, чтобы тот «выкушал» бензин еще без стабилизатора из поплавковых камер (впрысковым моделям тоже нужно дать время, чтобы чистое горючее вышло из магистралей и бензонасоса). Не забудьте, что пузырек стабилизатора рассчитан на среднестатистический бензобак автомобиля (около 60 л), а не более мелкий мотоциклетный.



Крайне полезно плотно надеть полиэтиленовый пакет (не дырявый!) на глушитель – чтобы влажный воздух не попал в цилиндры через выпускной тракт. На мотоцикле с системой инерционного наддува совсем не лишне и воздухозаборники заткнуть чистыми тряпочками.

Залог беспроблемного запуска весной – «свежий» аккумулятор. На зиму снимите его с мотоцикла и отнесите в помещение с комнатной температурой. Но и этого мало: чтобы сохранить уровень заряда, рекомендуем минимум два-три раза за зиму полностью разрядить аккумулятор, подключив к нему маломощную лампочку (например, от поворотника), а затем полностью зарядить. Эта процедура называется «контрольно-тренировочный цикл».

Резину обработайте кондиционером (Tire Conditioner) и «разгрузите» – поставьте мотоцикл на центральную подставку (если ее нет, положите подходящей высоты бруски под маятник). Желательно разгрузить и переднее колесо – подставьте что-нибудь под концы перьев вилки.

Цепь щедро смажьте, дабы защитить звенья от коррозии, а резиновые уплотнители от растрескивания.

Если мотоцикл будет храниться при уличной температуре, замерьте плотность охлаждающей жидкости, но не в расширительном бачке, а под заливной пробкой – в термостате или радиаторе. Коли плотность вызовет сомнения, то меняйте ее, не задумываясь! Причем на хорошо зарекомендовавшую себя марку – дабы не получить на Новый год подарок в виде «размороженного» блока цилиндров.

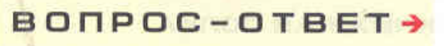
Теперь позаботьтесь о сохранении металлических частей от коррозии. Начните с цилиндро-поршневой группы: выкрутите свечи и влейте в свечные отверстия миллилитров по пять моторного масла (удобно пользоваться медицинским шприцем). Чтобы залитое масло разошлось по поверхности цилиндров, «погоняйте» немного мотор стартером.



Теперь, когда мотоцикл к зимовке готов, займитесь экипировкой. «Кордурную» постирайте, но не в стиральной машине, а руками и в чуть теплой воде – следуйте рекомендациям на бирке. О кожаном комбезе. Если оставите его скомканным в холодном гараже, весной будет противно надеть. Устройте ему настоящую ванну: погрузите в теплую воду (градусов 30–40, не выше – иначе может полинять) с шампунем, потрите губкой и прополощите. Не отжимая, повесьте на вешалку – дня через 3–4 он высохнет. Наденьте его (чтобы все складки расправились) и натрите специальным средством для ухода за кожей. Кто пробовал, тот подтвердит: обычный крем для рук тоже прекрасно ее смягчит и обновит. Лишь после этого повесьте его на вешалку в шкаф, но не запихивайте на полку сложенным. Можете быть уверенным, что к открытию сезона он будет в порядке.

Перед тем как перейти к защите внешних деталей, мотоцикл как следует помойте и высушите. Все открытые металлические поверхности «задуйте» масляным спреем (типа WD-40 или Spray Oil).

На лакокрасочное покрытие нанесите восковую полироль – и пыль не прилипнет, и вода не попадет в микротрещинки эмали.



Я небольшого роста, вес мой невелик. Какой спортбайк мне выбрать, чтобы он не оказался тяжелым в управлении?

Лиза КИПРИЯНОВА

Все 400-кубовые спортбайки середины 90-х годов рассчитаны как раз на не слишком «габаритных» водителей. Из современных аппаратов в этом отношении неплоха Yamaha YZF-R6.

Как правильно обслуживать цепь задней передачи мотоцикла Yamaha FZR600? Когда ее следует менять и как?

Василий ВОВСИ, г. Соликамск

Проверяйте натяжение цепи и смазывайте ее после каждых 500 км пробега. Свободный ход середины верхней ветви цепи должен составлять 20–30 мм (когда в КП включена нейтраль). Производители рекомендуют смазывать цепь (у всех Yamaha FZR600 она конструкции О-ринг) моторным маслом SAE30-SAE50, но только если цепь без грязи. Для очистки используйте керосин или специальные аэрозольные очистители, но не бензин или какие-либо растворители – они повредят уплотнительные колечки. Нельзя также использовать воду под высоким давлением. Сушите, обдувая сжатым воздухом.

Смазывайте сразу после поездки – масло лучше затекает в разогретые сочленения. Масло закапывайте сверху на нижнюю ветвь цепи таким образом, чтобы оно затекало в щели между пластинами и роликами. Аэрозольная смазка допустима, если на ней написано, что она годится для цепей О-ринг. Поскольку FZR600 – мотоцикл для хороших дорог, выбирайте аэрозоль с надписью «Road» (есть еще «Off-road» – это для эндуро).

Сигналом того, что цепь требует замены, служит невозможность ее натянуть, видимые дефекты (сколы роликов, трещины на пластинах, выпадение резиновых колечек) или неравномерное растяжение. Цепь также меняют, если пришла в негодность задняя звездочка. Оценить, критично растяжение или нет, можно, измерив длину 10 звеньев: предельно допустимое значение – 150,1 мм. При этом замер желательно произвести не в одном месте, а на нескольких участках – чтобы убедиться, что нет неравномерного износа. При замене цепи не жадничайте – устанавливайте новые звездочки.

И еще одно: цепь на Yamaha FZR600 без замка, поэтому чтобы ее снять, нужно расклепать старую, а затем заклепать соединительное звено новой. Для этой операции в мастерских есть специальное приспособление. Попытка проделать работу молотком, без достаточного опыта чревата тем, что цепь испортите.

ТЕОРИЯ ДЛЯ ПРАКТИКОВ

Обозревая книжный прилавок, обратите взор на учебно-справочную литературу. Хотя эти издания в большинстве своем ориентированы на автолюбителей, информация в них во многом полезна и мотоциклистам.

В книге Владислава Волгина подробно и не без юмора описаны типичные и самые непредсказуемые дорожные ситуации. Особое внимание уделено таким «туманным» областям, как ответственность за дорожные происшествия ремонтно-строительных служб. «Разложены по полочкам» все виды страхования, даны советы, как правильно и без волокиты оформить бумаги и, что особенно ценно, получить со страховщиков деньги.

Интересна глава «Защита от себя». Из нее новички почерпнут азы психологической подготовки к выезду на дорогу: как управлять собой, повысить уверенность и способность предвидеть развитие событий в сложных ситуациях. Даны советы на вечную тему «Пить или не пить?».

Отдельная глава книги посвящена сервису – для мотоциклистов полезными окажутся общие сведения о рынках автосервиса и запчастей, а также как отличить качественные товары и услуги от «левых». Завершает подборку советов водителю обширное приложение со статьями из Кодекса административных правонарушений РФ и перечнем документов, необходимых для защиты интересов водителей. Материалы эти в иных ситуациях бесценны! И им можно доверять: автор – не новичок в юридических вопросах, его перу принадлежит десяток книг на эту тему.

Другая книга – «Справочник водителя» – на все сто оправдывает название: в ней без прикрас и лишних слов собраны самые необходимые для водителя законы и нормативные документы. Как то: Правила дорожного движения (с цветным вкладышем с дорожными знаками), «Ответственность водителей за нарушение ПДД», «Перечень административно-денежных штрафов», «Положение о проведении ГТО» с перечнем неисправностей, при которых ездить запрещено, «Закон об ОСАГО» и «Правила добровольного страхования», «Наставление по службе дорожной инспекции». Безусловно, полезными окажутся «Правила оказания услуг по техобслуживанию и ремонту автомототехники», переводные коэффициенты физических величин, адреса и телефоны управления, отделов ГИБДД МВД, ГУВД, УВД субъектов РФ.

Справочник был бы безупречным, если бы не хаотичность его структуры. Непонятна логика построения очередности статей, нет никакой поисковой системы. Полиграфический изъян – серая бумага, иллюстраций в книге вообще нет.

Казалось бы, ничем не удивишь искушенного читателя книгой о Правилах дорожного движения – их, начиная с 1994 года, когда появились последние ПДД, издано десятки. Однако труд Николая Жульнева, воплощенный в книгу в КЖИ «За рулем», невозможно не заметить. Уже при беглом пролистывании она сразу нравится – в ней много четких цветных иллюстраций на плотной белой бумаге, ключевые мысли и понятия выделены шрифтом. Да и просто читать ее любопытно. Скажем, открывает учебник исторический раздел. В нем приведены предшественники ПДД разных лет, начиная с первых попыток государыни Елизаветы Петровны в 1742 году урегулировать езду по Москве на «резвых лошадях, которые давят и побивают людей».

Экскурс в историю продолжает рассмотрение современных ПДД с изменениями, введенными до 1 января 2004 г. Изложено не сухо, с множественными иллюстрациями. Дорожные ситуации снабжены подробными комментариями, разъяснениями и цветными рисунками. Рассмотрена уголовная ответственность участников дорожного движения с учетом изменений, вступивших в действие 15.02.04 г. Без сомнения, издание полезно не только обучающимся в мотошколах, но и каждому мотоциклисту, желающему проверить свои знания Правил дорожного движения.

**В. В. Волгин.
Защита интересов водителей.
М., издательство АСТ»; издательство «Астрель», 2004.**

**Жульнев Н. Я.
Правила дорожного движения.
М., КЖИ «За рулем», 2004.**

**Справочник водителя.
М., издательство «С74 АСТ»; издательство «Астрель», 2003.**

**Ведущий рубрики
Иван КСЕНОФОНТОВ**


НПО ВЛАД ПЛАСТИК
Любишь хорошо кататься, Люби хорошо саночки возить!
Прицепы с подъемной стеклопластиковой крышей для перевозки снегоходов, вездеходов, мотоциклов и гидроциклов.
Ремонт корпусов гидроциклов, катеров, яхт.
ВЛАДПЛАСТИК
(095) 749-7779


мотоцентр
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
SUZUKI
Kawasaki
HARLEY-DAVIDSON
BOMBARDIER
HONDA
YAMAHA
POLARIS
Продажа • Обмен • Ремонт
Одежда • Запчасти
ул. Вербная, 2
м. «Пионерская», м. «Удельная»
т./ф.: (812) 304-4703, 304-7104.
www.peter-bike.com


SUZUKI
Мотоциклы
Производство мотодельтапланов, винтомоторных установок
Запасные части
Ремонт
Одежда и аксессуары
Москва,
ул. Автомоторная, д. 2
«МОТОРЫ «СУЗУКИ»
Т.: 153-32-71, 504-3092
E-mail:sansanih@mtu-net.ru


BIKER HYPER
www.minimoto.ru
(095) 514-66-28
(095) 183-30-10
Ярославское ш., 3/10
ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ МОТОЦИКЛЫ
• динамометрический стенд DYNOJET
• тюнинг • запчасти


ESCORT POLARIS
квадроциклы
снегоходы
амфибии
(095) 500-70-01, 562-13-85 • (812) 449-40-55, 449-40-54


ALL RIGHT
ОПТОВЫЕ ПОСТАВКИ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ И АКСЕССУАРОВ ДЛЯ СНЕГОХОДОВ
экипировка
шлемы
куртки
брюки
комбинезоны
перчатки
обувь
детали
двигателей
электросистем
топливных систем
трансмиссии
гусеничного механизма
подвески
управления
аксессуары
SHOEI
HJC
SMITH
MP-ASU
ALPINESTARS
ZEUS
WISECO
KIMPEX
GATES
CURVER
COBRA
DENSO
GRIPSTER
YUASA
Экспортный отдел в Финляндии:
Представительство в г. Москве:
Представительство в г. Санкт-Петербурге:
ПРИГЛАШАЕМ ДИЛЕРОВ


МОТО РЭСТ www.motorest.ru
СНЕГОХОДЫ • ATV • ГИДРОЦИКЛЫ
• Polaris • Bombardier • Arctic Cat • Yamaha • Honda
НОВИНКА! JAWA 650
МОТОЦИКЛЫ И СКУТЕРА
• Jawa • Honda • Yamaha • Peugeot
Щелковское ш., 5
(ф-ка "Сокол")
(095) 967-1636, 163-4487


HONDA - YAMAHA - SUZUKI - KAWASAKI
BiGMOTO.ru
ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ НА WWW.BIGMOTO.RU
Москва, ул.Академика Королева, 21
(территория станции кузовного ремонта)
(095)218-6383
ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО, НИЗКИЕ ЦЕНЫ
ЛУЧШАЯ МОТОТЕХНИКА ИЗ ЯПОНИИ
ПРЯМЫЕ ПОСТАВКИ С МОТОАУКЦИОНОВ
info@bigmoto.ru


Moto Clan
Все виды ремонтных и сервисных услуг
Токарно-фрезерные, сварочные (аргон), тюнинг, запчасти новые и б/у. Диагностика-компьютерный стенд "Dyno-jet", тюнинг. Эвакуация, парковка, зимнее хранение.
тел.: 778-5967, 974-5222
e-mail: motoclan@list.ru
e-mail: motoclan@mail.ru


Все для мотоциклов
из лучших каталогов Европы и Америки
Оригинальные запчасти и тюнинг за 7-10 дней
Индивидуальные проекты
HONDA
YAMAHA
Kawasaki
DUCATI MOTOR
aprilia
KTM
SUZUKI
ЗАПЧАСТИ
для мотоциклов
гидроциклов
снегоходов
ATV
POLARIS
ARCTIC CAT
Москва, Проспект Мира 36 (095) 280-12-87, 280-71-12, 280-33-61 e-mail: moto@autouniversal.com

MotoGP

ПРОДОЛЖЕНИЕ СЮРПРИЗОВ СЛЕДУЕТ



Фото ДПК

«С нетерпением жду гонки в Брно», – этими словами Сете Жибернау мы закончили предыдущий репортаж о событиях в чемпионате мира. Учитывая, что трасса в Брно уже давно считается почти «родной» для его ближайшего конкурента Макса Бьяджи (он выигрывает здесь с завидной регулярностью), эти слова Жибернау расценивались наблюдателями скорее как попытка запугать соперников, чем как реальная оценка собственных возможностей. Ан нет...

В очередной раз мудрые и прозорливые наблюдатели были посрамлены: Жибернау выиграл в Чехии! А заведомый фаворит Макс Бьяджи пересек финишную черту только третьим – между ними вклинился Валентино Росси (для которого, впрочем, второе место в Брно вполне привычно). Преимущество Жибернау было впечатляющим: он лидировал с первого до последнего круга, в то время как его основные конкуренты – Росси и Бьяджи – азартно разбирались между собой за его спиной. Победа Жибернау позволила сократить отставание от Росси до 17 очков, что в MotoGP даже и отставанием не считается.

Но главной неожиданностью Гран-при Чехии воспринято четвертое место Макото Тамады – партнера Бьяджи по команде Camel Honda. Его первое место на этапе в Бразилии те же многомудрые наблюдатели расценили как случайность. Однако уже через две недели после Брно Тамада доказал, что с ним придется считаться всерьез.

Португальская трасса в Эшториле, где прошел очередной 11 этап, известна своей неоднородностью. С одной стороны, это одна из самых «медленных» трасс чемпионата: лучшую среднюю скорость на круге здесь в прошлом году показал Лорис Капиросси – 153 км/ч. С другой стороны, на треке одна из самых длинных прямых – почти километр. Валентино Росси в том же прошлом году развил здесь 320 км/ч... Очень коварная трасса и очень трудно под нее настроить мотоцикл.

Лучше всех сейчас это удалось именно Макото Тамаде: он в блестящем стиле выиграл квалификацию. И не как-нибудь: в квалификационной сессии он нанес удар самому Росси – «привез» ему более четырех десятых секунды, что сделало пилота Honda претендентом на победу. Кстати, эта поул-позишн – первая в карьере Тамады в MotoGP.

Из других событий, предшествовавших гонке, выделим новые рекорды скорости. Именно рекорды – во множественном числе. Сразу 21 (!) пилот превзошел прошлогоднее достижение Росси. Лучший результат теперь принадлежит Бьяджи – 341,8 км/ч. Если скорости в MotoGP будут расти такими же темпами, то вскоре можно будет рассуждать о перспективах преодоления звукового барьера?

Стартовая решетка Гран-при Португалии выглядела следующим образом: на первой линии – Тамада, Росси и Жибернау, на второй – Бьяджи, Барруш и Хопкинс (!). Героем (или антигероем?) старта неожиданно стал Лорис Капиросси: его 11-е место – незавидное. Но на первом же круге он, как нож сквозь масло, прорвался в лидирующую группу, чем внес в нее изрядную сумятицу.

И тогда вновь пришлось вспомнить уже изрядно затертый журналистский штамп – «итальянские войны». Но как здесь без него! Капиросси прошел Росси, Росси контратаковал Капиросси, Бьяджи пытался пройти Капиросси... Но лучше бы он этого не делал! Касание – и Бьяджи в гравии!.. А Капиросси, как тот мавр, который сделал свое дело, откатывается в самый конец пелетона. Как знать, может статься, это падение исключит Бьяджи из списка претендентов на титул. Впрочем, Капиросси в этом совершенно не виноват.

Победивший в междоусобной борьбе Росси обошел Тамаду и возглавил гонку. На этом борьба в Гран-при Португалии, по большому счету, завершилась. Достаточно сказать, что со второго по финишный круг положение в первой четверке не менялось. Борьбу за третье место только и вели между собой Алекс Барруш и Сете Жибернау. Видно было, как хочет Жибернау обогнать Барруша. Было видно также, что испанец вполне может обогнать бразильца. И столь же ясно было видно, как боится Сете идти на риск обгона. Тем более, что и многоопытный Барруш не допускал ни единой ошибки. А Жибернау, видимо, счел, что за журавлем в небе гоняться не стоит, когда синица в виде 13 очков – вот она, в руках. На том и порешили: Росси финишировал первым, Тамада вторым, Барруш третьим, а Жибернау – четвер-

В РЕЖИМЕ КАРАНТИНА

Комиссия Гран-при Международной мотоциклетной федерации объявила об изменении с 1 ноября правил проведения чемпионатов мира в классе MotoGP.

В следующем сезоне каждая команда – участница Гран-при должна заявить свой состав до 28 февраля. Чтобы произвести замену в команде, придется получить специальное разрешение FIM.

Тестировать мотоциклы когда и где заблагорассудится, теперь нельзя: команды обязаны заблаговременно назвать все треки, на которых планируют проводить испытания. С 1 декабря по 20 января тесты для всех запрещены. На то есть причины. Зимой ряд обеспеченных «конюшен» могут себе позволить проводить тестирование. Это создает для них преимущества перед теми, кто в силу финансовых обстоятельств такой возможности не имеет. Таким образом, теперь все поставлены в равные условия.

Сегодня привычное дело устраивать тесты на треках на следующий день после гонки. Отныне и это нельзя: устанавливается 14-дневный «карантин» после проведения на треке этапа чемпионата мира. Запрет и на тесты во время двухнедельных перерывов между проведением этапов чемпионата.

тым. Кстати, на трассе в Эшториле за всю свою долгую карьеру Сете ни разу не поднимался выше четвертого места. Может быть, еще и эту невеселую статистику держал в уме Жибернау, не предпринимая активных попыток обогнать Барруша.

Отметим также Капиросси, и не только за то, что он сотворил на старте. Лорис проводил свой 100-й Гран-при в премьер-классе и финишировал седьмым. Не станем забывать и того, что по итогам первого круга он был только 19-м! Согласитесь, отыграть по ходу гонки двенадцать мест – дорогого стоит.

Что же мы имеем в результате прошедших 11 этапов чемпионата мира? На первый взгляд, ничего особенного. На первом месте Валентино Росси, на втором – Сете Жибернау, на третьем – Макс Бьяджи. Точно такой же расклад мы видели и в прошлом чемпионате. Вот только на этот раз нет того, прошлогоднего, подавляющего преимущества лидера. За пять этапов до финиша его отделяет от ближайшего преследователя только 29 очков. Жибернау от Бьяджи – 22 очка. Если бы не досадное падение Макса...

Yamaha в этом году как никогда близка к чемпионству. Но при этом вряд ли удастся осуществить другую заветную мечту – победить в Кубке производителей. Сейчас в этом зачете лидирует Honda. Впрочем, и здесь отрыв совсем небольшой – всего 21 очко. И все же признаем: Росси ведет борьбу в одиночку. Его партнер по заводской Yamaha Карлос Чека только на шестом месте. Пожалуй, это и есть законное место Yamaha без Росси!

Вновь не впечатляет выступление Ducati. Авансов много, но пока ни один из них не оправдывается – так можно вечно проходить в «подающих надежды». Похоже, понимают это и в Ducati и предпринимают попытки переломить ситуацию. В паддоке усиленно циркулируют слухи о переходе в стан итальянцев Сете Жибернау. Сам гонщик эту информацию пока опровергает. Но вспомним, что на той же стадии чемпионата в прошлом году Валентино Росси тоже клялся в вечной преданности Honda. И где он теперь?.. Дыма без огня не бывает...

Но это все в будущем, а сейчас впереди у MotoGP сложнейший заокеанский тур. За пять недель в четырех странах – в Японии, Катаре, Малайзии и Австралии – пройдут четыре Гран-при, а следом состоится и последняя гонка – в Валенсии. Можно ждать всего. Тем более, что нынешний сезон уже неоднократно преподносил сюрпризы.

Виктор МАМОНТОВ, обозреватель телеканала «Спорт» – специально для «Мото»

На фото: Касание... и Макс БЬЯДЖИ летит в гравий. Но Валентино РОССИ (№ 46) не до того – он занят своим делом.

Чемпионат мира (после 11 этапов из 16):

1. В. Росси (Италия, Yamaha) – 209 очков
2. С. Жибернау (Испания, Honda) – 180
3. М. Бьяджи (Италия, Honda) – 158
4. К. Эдвардс (США, Honda) – 111
5. А. Барруш (Бразилия, Honda) – 102
6. К. Чека (Испания, Yamaha) – 94
7. М. Тамада (Япония, Honda) – 89
8. Л. Капиросси (Италия, Ducati) – 84
9. Н. Хайден (США, Honda) – 83
10. М. Меландри (Италия, Yamaha) – 64

«КОЛЬЦО»

ПО ВОСХОДЯЩЕЙ

Завершился национальный чемпионат России по шоссейно-кольцевым мотогонкам. Каким он был?

Самая заметная тенденция – возросло количество спортсменов и команд. Если в 2002 году гонялись 36 спортсменов, в 2003 – 47, то в 2004 – 51. Впервые выступали 19 гонщиков. Вместе с тем, в начале сезона организаторов беспокоило, будет ли чемпионат «комплектным», ведь в 2003 г. четыре команды из пяти – московские «Юкос Моторспорт», «Аояма Моторс», «Байк-Лэнд Сузуки» и питерская «Horlie Racing Team» по разным причинам покинули гонки. Однако к третьему этапу нынешнего чемпионата в стартовых протоколах уже значились восемь(!) команд.

Стремление спортсменов приумножить свои ряды понятно – у гонщиков появляется дополнительный стимул бороться за медали не только в личном, но и в командном первенстве. А это, в свою очередь, лишняя возможность обратить на себя внимание потенциальных спонсоров и рекламодателей. А они, надо сказать, понемногу подтягиваются: чемпионат по шоссейно-кольцевым гонкам становится все более заметным явлением, на котором можно получить определенные дивиденды. Скажем, «в честь» одного из спонсоров в сезоне 2004 г. самый престижный класс назвали Superbike-Motul, громко «звучала» страховая компания Итерма, свое имя дали своим же командам крупнейшие мотосалоны. На каждом из этапов разыгрывались учрежденные спонсорами призы для зрителей, устраивались презентации новейших моделей мотоциклов Aprilia, Benelli, Moto Guzzi, Suzuki и KTM. Причем их демонстрация проходила не на подиумах за натянутыми лентами, как на выставках или в мотосалонах, а «живьем», в действии.

Чемпионат стал более зрелищным действом, и он собирает все больше болельщиков. Например, на «Невском кольце» в Санкт-Петербурге на трибунах присутствовали 10 000 зрителей.

В ситуации, когда организация спортивных мероприятий все дорожает, прошедший чемпионат, тем не менее, провели в шесть этапов. Это серьезное достижение. А ведь, кроме того, российские спортсмены соревновались еще и за Кубок Восточной Европы, два этапа которых проведено в России, были организованы

> Спасибо всем, кто принимал участие в кольцевых мотогонках – спортсменам, командам, тем, кто болел на трибунах. До встреч в 2005 году!
>
> **Борис ГЕРЕЛИС,**
> **президент комитета по кольцевым мотогонкам России**

тренировки в Чехии, выезды в Прибалтику и на осенние сборы в Венгрию.

Не без того – у чемпионата остались проблемы. Молодежный класс SS400, в отличие от других – B600, B1000, Supersport-Итерма и Superbike-Motul, никак не поднимется на ноги. Комитет по ШКМГ МФР слабо провел рекламную компанию чемпионата, гонщиков обделили полноценной информацией о тренировках. В стране нет профессиональных гоночных школ. А трассы по-прежнему остаются самым слабым местом.

И все-таки итоги чемпионата убедили, что «кольцо» в надежных руках, прежде всего, речь идет о «руках» руководителя комитета по ШКМГ Бориса Герелиса. Результаты сезона вселяют надежду на то, что кольцевой спорт обретет то, чего достоин он и его «действующие лица» – широкого признания и популярности.

Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ



ОФИЦИОЗ

АНДРЕЙ САФРОНОВ – ЧЕМПИОН ЕВРОПЫ!



Проведение заключительной гонки чемпионата Европы в классе «250» намечалось в Швеции. Перед последним этапом лидировал россиянин Андрей Сафронов (218 очков), опережая датчанина Йенсена Бо Ванга на 11 очков. На третьей строке судейских протоколов значился другой датчанин – Тони Андерсен, набравший 151 очко. И вот сообщение: последний этап отменен, Андрей Сафронов объявлен новым чемпионом Европы.

В истории российского мотокросса подобного успеха еще никто из наших гонщиков не добился. Поздравляем!

ПОШЛИ НА ПОВЫШЕНИЕ

По результатам выступлений в международных соревнованиях прошедшего сезона звание «Мастер спорта международного класса» присвоено российским кроссменам Андрею Сафронову (СТК «Кросс», Смоленск) и Александру Иванютину («ЮКОС Моторспорт», Москва).

КРОСС

ПОТОМУ ЧТО ЭТАП БЫЛ 13-М

После 12 этапов чемпионата мира в классе мотоциклов с колясками голландский экипаж Даниэл Виллемсен–Каспер Штупелис намного оторвался от соперников и досрочно завоевал, уже третий по счету, титул чемпиона мира. На оставшихся двух Гран-при должна была решиться судьба серебряных медалей: претендовали россияне и немцы. К этому времени наш экипаж Евгений Щербинин–Сергей Сосновских с разницей в 7 очков опережал немецкий дуэт Марко Хаппик–Томас Вайнманн.

Гран-при России в мировом чемпионате – предпоследний. Но, на беду, он был 13-м. Проливной дождь спутал все планы – тонны воды обрушились на трассу. Ливень превратил образцовую трассу в месиво, а стартовое поле – в грязный водоем размером сто на полста метров. Организаторы сделали невозможное: бульдозеры переместили громадную лужу в сторону от стартового устройства. Мощнейшие насосы работали днем и ночью. Полотно трассы немного восстановили, но дождь не прекращался... В таких условиях прошли тренировочные заезды и классификация. Лучшее время в «засечке» показали Щербинин с Сосновских. Одну секунду уступил им латышский экипаж 5-кратного чемпиона мира Кристера Сергиса. Основные соперники россиян Хаппик и Вайнманн показали в классификации 6-е время. Дуэт теперь уже 3-кратного чемпиона мира Виллемсена был 8-м.



Сражаются экипажи ВИЛЛЕМСЕНА (№ 1) и ЩЕРБИНИНА (№ 11).

Еще нескольким нашим экипажам представилась возможность принять участие в Гран-при России. Все они успешно миновали сито классификационных заездов и были допущены на старт гонки.

Уже после первого круга классификационного заезда забрызганных грязью спортсменов нельзя было узнать. Посмотрев на все это безобразие, комиссары FIM сочли, что в столь экстремальных условиях проведение чемпионата мира невозможно. И решили назвать эти гонки просто международными соревнованиями. Совсем отменять не стали – слишком велико было желание иностранных спортсменов опробовать новую российскую трассу. За несколько минут до старта судьи сообщили: очки, заработанные участниками в этой гонке, не идут в зачет чемпионата мира.

Итак, дуэль россиян и немцев за мировое «серебро» отложена на заключительный этап – Гран-при Бельгии. А здесь результаты оказались настолько неожиданными, что не укладывались ни в какие прогнозы.

На бельгийской трассе в Неерутерене наш экипаж потерпел фиаско. Во время приземления после прыжка поломалась передняя подвеска, мотоцикл перевернулся. Евгений Щербинин получил травму плеча, и экипаж финишировал только на 20-м месте. Все произошло в первом заезде. Больше на старт россияне не вышли. В итоге в финальном этапе россияне заработали только одно очко. Это сразу отбросило их со второго места на четвертое. Прощай медаль! На третье место вышли эстонцы Ари Каурит и Юрген Якк – им достались бронзовые награды. «Серебро» у немецкого дуэта Марко Хаппик-Томас Вайнманн.

ОСТАЛОСЬ ПОШЕВЕЛИТЬ ПАЛЬЦЕМ

На Гран-при Германии в элитном классе MX1 борьба за чемпионскую корону продолжилась между бельгийцем Стефаном Эвертсом и французом Мишелем Пишоном. И снова Эвертс переиграл соперника. Теперь ничто не может помешать ему, семикратному чемпиону мира, добавить в свою коллекцию еще одну наивысшую награду. За два этапа до завершения чемпионата у него на 93 очка больше, чем у ближайшего преследователя – Мишеля Пишона. Теоретически француз может отыграться, если победит во всех оставшихся заездах, а Эвертс вообще не выйдет на старт.

Чемпионат мира. Класс MX1 (после 14 этапов из 16)

1. Стефан Эвертс (Бельгия, Yamaha) – 619 очков; 2. Мишель Пишон (Франция, Honda) – 526; 3. Джошуа Коппинс (Новая Зеландия, Honda) – 481; 4. Стив Рамон (Бельгия, KTM) – 410; 5. Кевин Стрибос (Бельгия, Suzuki) – 390; 6. Танел Леок (Эстония, Suzuki) – 318 ...


Мишель ПИШОН (№ 2) и Стефан ЭВЕРТС (№ 72).

ТРИАЛ

КОРОЛЬ НИЗЛОЖЕН. ДА ЗДРАВСТВУЕТ КОРОЛЬ!

На заключительный 9-й этап чемпионата мира по классическому триалу – Гран-при Швейцарии шотландец Дуг Лампкин, японец Такахиши Фуджинами и испанец Адам Рага прибыли в разном настроении. Солидный отрыв в очках от соперников позволял японцу не рисковать, «не дергаться». А вот Лампкин, лишь не намного опережая Рагу, явно нервничал.

Прошедший накануне дождь усложнил трассу. Спортсменов встретили склон, покрытый сырой древесиной, и скользкие валуны: штрафные очки должны были последовать неизбежно. В первый день меньше всех их «наковырял» Лампкин, Рага стал вторым, Фуджинами – третьим. Во второй день турнира вновь блеснул, но оказалось, что всего лишь «хлопнул дверью» Лампкин: выиграл этап вчистую, однако не смог отыграться – слишком велик был очковый разрыв с лидером.

Фуджи на вершине славы.

Итак, прервалась бесподобная серия шотландца из семи его чемпионств. 24-летний Такахиши Фуджинами – первый японец, победивший в мировом первенстве, был вне себя от радости:

– Это лучший день в моей жизни! Скоро я стану отцом – будущей дочери посвящаю эту победу.

Серебряная медаль у Дуга Лампкина, «бронза» – у чемпиона мира по триалу в залах Адама Раги.



СКАНДИНАВЫ – ЛУЧШИЕ

В 45-й раз разыгран командный Кубок Ове Фундина, который все называют Кубком мира. В предварительном раунде россияне заняли лишь третье место и не пробились в финал. В итоговой классификации наша команда оказалась на далеком 11-м месте.



На основных гонках в Великобритании кипели нешуточные страсти. В полуфинале вылетели австралийцы. Их подвел Джейсон Крамп: выступая в последнем заезде в качестве «джокера», Крамп уступил поляку Томашу Голлобу. Этой победой именитый поляк не только «протащил» свою сборную в финал, но и сотворил главную сенсациию – «опрокинул» австралийцев.

Судьба Кубка решилась в последнем заезде. Соперничали сборные Великобритании и Швеции – они набрали по 46 очков. Скандинав Петер Карлссон «сделал» англичанина Скотта Николлса и обеспечил сборной Швеции 10-ю победу в этих соревнованиях. Шведы заработали 25 000 долларов, англичане – 20 000, датчане – 18 000, поляки – 16 000. Чаще, чем команда Швеции, Кубок выигрывали только гонщики Дании – 11 раз.

ТОЛЬЯТТИНЦЫ ВПЕРЕДИ

Финал лично-командного юношеского чемпионата России в классе «125» прошел в Балаково Саратовской области. В гонках, кроме хозяев трека, приняли участие спортсмены Новосибирска, Каменска-Уральского, Тольятти, Владивостока, Салавата и Стерлитамака.

Тольяттинская «Мега-Лада», благодаря стараниям Эмиля Сайфутдинова, Евгения Сидорина и Виктора Хивинцева, вновь взяла «золото». Серебряные медали у «Турбины» из Балаково, бронзовые у Дальневосточного клуба «Приморье-Восток».

В личном зачете третий год подряд чемпионом стал Сайфутдинов. Сидорин пополнил свою коллекцию трофеев серебряной наградой, а балаковец Артем Водяков – бронзовой.

ОДОЛЕЛ МЭТРОВ

В шведском городе Гетеборге прошел шестой этап личного чемпионата мира по спидвею. Победитель, 23-летний датский гонщик Ханс Андерсен, один из прогрессирующих талантов датского спидвея, блестяще выиграл финальный заезд, оставив позади лидера турнира австралийца Джэсона Крампа и пять раз коронованного чемпиона мира шведа Тони Рикардсона.

Отстаивающий чемпионский титул датчанин Ники Педерсен в финал не попал. По результатам шести этапов у него пятое место.

Чемпионат мира (после 6 этапов из 9)

1. Джэсон Крамп (Австралия) – 114 очков
2. Лэй Адамс (Австралия) – 91
3. Грэг Хэнкок (США) – 91
4. Тони Рикардсон (Швеция) – 87
5. Ники Педерсен (Дания) – 76
6. Томаш Голлоб (Польша) – 64

ОБО ВСЕМ

СОПЕРНИКИ, ПОДВИНЬТЕСЬ!

В литовском городе Кедайняй прошел молодежный Кубок мира в классе «85» (возраст участников до 15 лет). Регламент гонки – три заезда по 15 минут. Россию представлял Андрей Стряпан («Красные Крылья», Московская обл.). Несмотря на жесткую конкуренцию, он уверенно победил. В первом заезде первым финишировал немец Кен Рожен, россиянин приехал вторым. Однако последующих два заезда наш парень выиграл.

СЕДИНА – В ГОЛОВУ, БЕС – В РЕБРО

Первую золотую медаль личного чемпионата России по спидвею воспитанник элистинского спортклуба Олег Кургускин выиграл в 1994 году. Повторил успех в 1999 и 2003. И вот спустя десятилетие 38-летний старший тренер тольяттинской «Мега-Лады» добавил к своим трофеям четвертый титул чемпиона страны. В истории российского спидвея еще только два гонщика добивались подобного успеха.



Феномен Кургускина состоит и в том, что никто еще в России не выигрывал личный чемпионат в роли играющего тренера. Однако непревзойденным остался рекорд Михаила Старостина – у него семь золотых и столько же серебряных медалей.

БАНКЕТ – БЕЗ НАШИХ

Сборная Швеции по спидвею отстояла звание сильнейшей в командном чемпионате мира-2004. В соревнованиях приняли участие лучшие гонщики 14 стран. К сожалению, команда России не добралась даже до полуфинала.



НОВЫЙ ГОНОЧНЫЙ ЦЕНТР

Рядом с Икшей и Сорочанами в 40 км от Москвы по Дмитровскому шоссе открылся всесезонный профессиональный картинг-центр «Маяк». Здесь обустроена первая в России профессиональная трасса для картинга категории «А», построенная с учетом требований Международной федерации автоспорта FIA. Многоярусная трасса с изменяемой конфигурацией длиной 1000, 1200 и 1340 метров и шириной 8–10 метров за счет высочайших стандартов безопасности и качества покрытия позволяет проводить не только картинговые соревнования, но и гонки в классах «супермото», «мини-байк» и «скутер».

Для гонщиков и гостей соревнований в «Маяке» предусмотрена обширная инфраструктура, обеспечивающая комфортные условия для тренировок и отдыха.

РАЛЛИ-РЕЙД

ИЗ ТЕНИ – В ТРИУМФАТОРЫ

В этом году победителей «Восточного ралли» (3-й этап чемпионата мира) чествовали на берегу Средиземного моря в Анталье. Несмотря на то, что тон в гонке задавал чилиец Карло Де Гавардо на 450-кубовом КТМ, победу одержал его напарник по команде француз Жан Бруси.

Стартовал караван из Анкары. В Турции трудно найти хотя бы подобие пустыни, однако спортивный директор гонки Рене Метж решил не ограничиваться, как в прошлом году, Каппадокией и предусмотрел даже один этап с настоящим бивуаком по пути в Анталью.

Среди 42 мотоциклистов отсутствовали лидеры команды КТМ, и потому предсказать исход борьбы было практически невозможно. Тем не менее, поляк Марек Дабровски (КТМ LC4) готов был повторить прошлогодний успех. В кои-то веки сменил амплуа всего лишь ассистента топ-пилотов «опытнейший волк» француз Жан Бруси (КТМ LC4) – на этот раз он выступал за самого себя. Рассчитывал на место на подиуме и чилиец Карло Де Гавардо, прибывший тестировать новую модификацию КТМ 450... Сюрприз в первый день гонки преподнес француз Дэвид Кастё на КТМ LC4: по итогам двух коротких спецучастков (СУ) он возглавил турнирную таблицу.

После этой разминки участники покинули Анкару и взяли курс на Юргюп. Забегая вперед, отметим: лидеры менялись каждый день. После Дэвида Кастё вперед вышел Марек Дабровски. Но в горах поляка подвел мотоцикл, и он сместился на 11 место. Потом в лидеры вырвался Карло Де Гавардо, чей мотоцикл проявил себя в горах, на высоте до 1850 м, лучше, чем более тяжелые машины соперников. Выходил вперед и норвежец Пал-Андрес Уллевалсетер (КТМ LC4), но и он не задержался в первых – норвежец пару раз упал, ошибся в навигации, его «задвинул» Де Гавардо.

В горах Карло Де Гавардо на все сто использовал достоинства своего легкого КТМ. К шестому дню гонки чилиец более чем на девять минут опережал Жана Бруси и на 23 минуты – Уллевалсетера, замкнувшего тройку лидеров. Дэвид Кастё совсем прекратил гонку – отказал двигатель. К этому времени 16 участников понесли наказание временными штрафами за превышение скорости в населенных пунктах.

После шестидневной борьбы участников ждал бивуак в походных условиях. Еще до гонки Рене Метж обещал на брифинге, что предпоследний этап будет самым красивым на маршруте. После подъема на перевал, расположенный на высоте 2836 м, мотоциклистам предстояло пересечь гигантское 120-километровое плато. Здесь Карло Де Гавардо показал все, на что способен. Чилиец одержал четвертую победу на этапе и увеличил отрыв от преследователей до 15 минут. А вот Жану Бруси было не до красот: он пару раз «приложился», впрочем, все равно уверенно держался на второй позиции.

Самое неожиданное произошло утром седьмого и последнего дня гонки. Не успел Де Гавардо отъехать от бивуака, как на его КТМ отказала электрика. На устранение поломки чилиец потерял целый час. И хотя он вновь был самым быстрым на СУ, оказался только на третьем месте. Жан Бруси запутался в навигации и потерял более четверти часа. Но поскольку его основной соперник Уллевалсетер тоже «заблудился», француз оказался впереди.

Это первая победа Бруси в ралли-рейдах такого уровня – достойное вознаграждение для того, кто долгое время на больших африканских ралли выступал в качестве ассистента таких великих гонщиков, как Ришар Сенкт, Сирил Депрэ и Эльфи Кокс. Бруси множество раз в интересах команды жертвовал лидерам то колесо от своего мотоцикла, то отдавал последний бензин. На этот раз он сам стал триумфатором.

Чемпионат мира (после этапов в Тунисе, Марокко, Турции)

Класс «открытый»: 1. П. Уллевалсетер (Норвегия, КТМ) – 55 очков; 2. Яцек Кзашор (Польша, КТМ) – 46; 3. С. Депрэ (Франция, КТМ) – 45; 4. М. Кома (Испания, КТМ) – 44; 5. И. Эстев (Испания, КТМ) – 43; 6. Р. Сенкт (Франция, КТМ) – 38 ...

Класс «450»: 1. К. Де Гавардо (Чили, КТМ) – 75; 2. А. Занотти (Южная Африка, Honda) – 42; 3. К. Бенеке (Люксембург, Suzuki) – 40; 4. Ж. Тиксадор (Франция, КТМ) – 34; 5. Ф. Фолгоа (Франция, КТМ) – 30 ...

Жан БРУСИ летит к золотой медали

ОБО ВСЕМ

ПЕРВЫЙ ОБЛАДАТЕЛЬ НОВОГО КУБКА

Первый розыгрыш молодежного Кубка МФР по гаревому спидвею прошел в Стерлитамаке (Башкирия). Основные претенденты за право обладать почетным трофеем – вице-чемпион страны Максим Калимуллин («Лукойл», Октябрьский) и тольяттинцы Даниил Иванов и Эмиль Сайфутдинов (оба из «Мега-Лады»). Однако в заключительной серии Сайфутдинов упал и не попал в тройку призеров. На третье место вышел Роман Кантюков из башкирского «Салавата» (г. Салават). Только в дополнительном заезде Калимуллин опередил Иванова.

СЕЛ НЕ В СВОИ САНИ

Почему Ники Хайден пропустил этап MotoGP в Португалии? Заводская команда Repsol Honda официально подтвердила, что гонщик сломал правую ключицу на тестах нового Honda CRF450 в Италии. Следует заметить, что CRF450 – кроссовый мотоцикл. Однако конструкторы предусмотрели возможность его переоборудования «малой кровью» в супермотард. Во время тестов именно такой модификации Хайден и получил травму.

С ПРИБАВЛЕНЬИЦЕМ!

В Намуре звезда мотокросса бельгиец Стефан Эвертс одержал очередную победу в Гран-при. На этот раз на подиуме ему вместе с хрустальным Кубком вручили... детскую игрушку. Дело в том, что накануне у него родился сын. Как только младенец появился на свет, сведущие начали гадать, станет ли он продолжателем дел выдающегося папаши и не менее легендарного деда, многократного чемпиона мира Гарри Эвертса.



ЗВЕЗДНЫЕ КОНТРАКТЫ

В 2005 году чемпион мира по мотокроссу Стефан Эвертс вновь будет выступать за команду Yamaha, руководит которой Микель Ринальди. Она считается успешной и хорошо технически оснащенной. В ее составе Эвертс не проиграл ни одного чемпионата мира.

Еще с одним знаменитым бельгийцем Седериком Мелоттом Yamaha продлила контракт на следующий сезон.

ТИТУЛЫ РИКАРДСОНА

К своей коллекции званий пятикратный чемпион мира по спидвею швед Тони Рикардсон добавил еще один титул – выиграв все заезды, в седьмой раз стал победителем национального чемпионата.

Материалы рубрики «Спорт» подготовили: Вадим АЛЕМБИКОВ, Евгений ГУСТОВ, Владимир ГРИШУНЬКИН, Анатолий ЛЕЛЬЕВР, Константин КОМКОВ, Марк ПОДОЛЬСКИЙ, Александр ШОХИН, Наталия ЛЮБИМОВА.
Ведущий рубрики – Николай САМАРИН.



СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР
РЕМОНТ
ЗАПЧАСТИ
АКСЕССУАРЫ
(095) 10-14-007
Москва, м."Аэропорт"
ул. Степана Супруна,9
www.5s.ru
BOMBARDIER



СКЛАД ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ ДЛЯ
МОТОЦИКЛОВ
ИЖ, Урал, Днепр, Восход, Минск, Ява
МОТОРОЛЛЕРОВ
МОПЕДОВ
БЕНЗОПИЛ
ВЕЛОСИПЕДОВ
отечественного производства
(095) 506-77-33, 740-55-99
www.mazepper.ru
e-mail: info@mazepper.ru



РЕМОНТ
МОТОЦИКЛОВ
СКУТЕРОВ
ГИДРОЦИКЛОВ
ЭВАКУАЦИЯ
ПОКРАСКА
РОСПИСЬ
ЗАПЧАСТИ
АКСЕССУАРЫ
ОДЕЖДА
747-7215
8(926)520 2114
ВАРШАВСКОЕ ШОССЕ 26 Б
WWW.ALLROADS.RU

МИРНЫЙ АТОМ
ВСЕ ДЛЯ МОТОСПОРТА
ОДЕЖДА, ШЛЕМЫ,
ЗАПЧАСТИ, РЕЗИНА, МАСЛА,
ОДЕЖДА ДЛЯ МОТОКРОССА
ACERBIS
ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ,
СУППОРТЫ, ДИСКИ-
NISSIN
МОСКВА м. АВТОЗАВОДСКАЯ
778 51 85
275 43 37 (доб 26)
ATOM.BIKER.RU

МОТОШИНЫ
Москва, ул. Обручева, 35/2
ОПТ, РОЗНИЦА: (095) 718-0133
Только ОПТ: (095) 725-3713
E-mail: extyre01@mtu-net.ru
Москва, ул. Нижние Мневники, 70
ОПТ, РОЗНИЦА: (095) 10-7777-9

Мотоциклы из Японии
Прямые поставки с аукционов
Большой выбор в наличии
Поставка на заказ
Сезонные скидки
г. Москва, ул. Люблинская, д. 126а,
тел.: (095) 109-6646, 109-8818
www.motolain.boom.ru
Приглашаем региональных дилеров

Сколковское, 31 52-й км МКАД
ХИТ
Одежда для новых профессионалов
O'NEAL
AZONIC
smooth
SIXSIXONE
WYP motor
Наш адрес: Москва, Сколковское шоссе, 31
торговый центр "Спорт-Хит"
Телефон/факс: (095) 933-8606
www.wyp-motor.ru



БТД МОТО











МОТОЦИКЛЫ 2003-2004 МОДЕЛЬНОГО РЯДА
WWW.BTD-MOTO.RU

Г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГ,
ПР. ЛЕВАШОВСКИЙ, Д.13,
ТЕЛ.: (812) 336-21-15, 973-42-82,
WWW.BTD-MOTO.RU



РЕМОНТ
мотоциклов, гидроциклов,
снегоходов.
Заказ запчастей из Японии.
художественная роспись.
восстановление пластика.
эвакуация

Отечественные снегоходы
Ремонт, запчасти
Тел. (095) 509-2310,
485-5410
E-mail: rusmotobike@mtu-net.ru
www.rusmotobike.ru

ПРОДАЖА СКУТЕРОВ
И МАКСИ-СКУТЕРОВ Б/У
запчасти, ремонт, прокат
т./ф.: 935-66-79, 542-39-69
м."Калужская"
38 квартал.Юго-запад, к.5А
м-н "Автолюбитель"



ЯПОНСКИЕ СКУТЕРЫ
SCOOTER FORCE
СЕТЬ МАГАЗИНОВ СКУТЕРОВ
WWW.SCOOTERFORCE.RU
Т.(095)995-54-31, 507-32-18

К мотоциклам и снегоходам
В наличии и на заказ
ALL RIGHT
По каталогу
Всегда в наличии продукция Castrol
SHOEI Распродажа шлемов SHOEI!
В наличии
Снегоходная экипировка MP-ASU
ALFA-LKG Москва, Головинское ш., д.5 корп. 2А



BULGAR-MOTORS
СНЕГОХОДЫ
SKI-DOO • Тайга • Рысь • Буран
info@bulgar-motors.ru
www.bulgar-motors.ru
(3472) 319-000, 798-319

СТАНДАРТ МОТОРС
Ремонт и ТО
МОТОЦИКЛЫ, СНЕГОХОДЫ, ATV
ПОДГОТОВКА К СЕЗОНУ
срочный выезд механика
все виды работ
резина, шиномонтаж,
сварка (аргон),
ремонт пластика,
покраска, аэрография
мотоциклы б/у из Японии
ЭВАКУАТОР
м. АЛЕКСЕЕВСКАЯ, Кулаков пер., 6
тел. 518 44 64; 737 7447

ЗАПЧАСТИ
для скутеров и мотоциклов
японского производства
новые и б/у
в наличии и на заказ
150 м от метро "Марьино",
ул. Люблинская, д.126 а.
Отдельно стоящий павильон.
www.motolain.boom.ru
Тел.: (095) 109-6646, 743-8535

MOTO-MOTORS
• РЕМОНТ МОТОТЕХНИКИ
• Ответственное хранение
• Мотостапель • Диагностика
• Жестяно-малярные работы
• Ремонт пластика, ходовой
955-5455 • 8-901-710-6590
www.moto-motors.narod.ru

ФЭН-ТРИБУНА

КАК СТАТЬ PADDOCK-GIRL

Трудно представить антураж современных шоссейно-кольцевых мотогонок без длинноногих красавиц: они и на месте старта, и прогуливаются с загадочным видом по пит-лэйну... Взгляд наткнется на одну-другую – и на какое-то время забываешь, ради чего, собственно, ты здесь...

Обитательниц паддока, это знают все, называют Paddock-girls, но не всем известно, их разделяют еще на Grid-girls, Pit-girls и Team-girls.

Grid-girls. Их «выход на арену» – перед стартом: девушки держат таблички с номерами «опекаемых» пилотов, а случись солнцепек – зонтики над «подопечным», чтобы те не перегрелись. Хотя как тут не «перегреться», когда рядом такая красотка!

Pit-girls. Их «работа» – вносить приятное разнообразие в обстановку закрытого парка. Если без прелестниц, то в нем лишь серость железяк, инструмента, колес и шлангов. С красотками – другое дело. И как это при их появлении механикам удается прикручивать болты в нужное место?!











Team-girls. Точно сформулировать функции этих дам непросто, но, как легко понять из названия, эти дамы практически члены команды, предмет ее гордости. Они должны в нее входить, – в мотогонках все должно быть красиво – и гонщики, и мотоциклы, и Team-girls.

В российских мотогонках до сих пор Paddock-girls не существовали, но в 2004 году организаторы чемпионата позаботились и о том, чтобы национальное первенство украсили собою не просто хорошенькие – самые красивые девушки России. И организовали конкурс Paddock-girl-2004. В нем на протяжении всего гоночного сезона – с мая по сентябрь – могла принять участие любая, посетившая мотогонки (и ее сразу подключали к «работе» – как себя покажет?) или вышедшая через Интернет на официальный сайт чемпионата (www.motoring.ru), в анкете указавшая метрические данные, возраст, увлечения и некоторые другие сведения.

Конкурсанток, пожелавших продемонстрировать себя «в деле», оказалось столь много, что организаторам конкурса пришлось разыгрывать места в командах по жребию, и только по 10 девушек во время каждого из этапов переодевали в «спецовки» Paddock-girls.

В следующем году организаторы собираются увеличить количество «вакантных» мест до двадцати. Так что, если вы молоды, красивы, любите спортивные мотоциклы и хотите быть узнаваемы в тусовке, участвуйте в Paddock-girl-2005.

Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ,
фото Наталии Любимовой





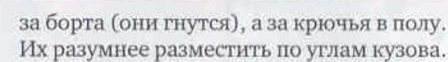








ТВОЯ «ТЕЛЕГА»



Автомобильный прицеп под мотоцикл – не блажь, он нужен и спортсменам для доставки техники к месту тренировки или соревнования, и любителям экстремального отдыха. Так какой прицеп лучше?

Проще всего «не париться» и приобрести любой стандартный – лишь бы поместился мотоцикл. Но тот, кто уже сталкивался с подобными перевозками, знает, как непросто зафиксировать мотоцикл в неприспособленном кузове – приходится натягивать кучу ремней. Но на кочках мотоцикл все равно начинает смещаться. «Находчивые» обкладывают его автомобильными покрышками, однако и такие допсредства не выручают. И, черт возьми, потерлась краска, поцарапался пластик, поврежден хром… Выход – специально подготовленный прицеп.

Спортсмены вынуждены больше других думать о совершенстве конструкции прицепов, поэтому присмотримся к тому, что делают они. А они чаще всего переоборудуют заводские модели – это самый рациональный путь. База готова – есть тягово-сцепное устройство, амортизация, световые приборы. И, что важно, не возникает трений с ГИБДД (регистрируете в инспекции – получаете госномер). Остается доработать прицеп под свою машину – придумать, как крепить мотик. Это важно: известны случаи, когда мотоцикл слетал «с телеги» во время движения.

Решите для себя, нужны ли на прицепе борта. Если да, то ограничьтесь изготовлением в полу «ячеек» под колеса. Для этого можно сделать фиксирующуюся на полу решетку из брусков, она может быть съемной. Или другой вариант – прорези в полу под переднее и заднее колеса. Под грузом центр тяжести сместится вниз – прицеп станет более устойчив. Фиксирующие мотоцикл натяжные ремни следует крепить не за борта (они гнутся), а за крючья в полу. Их разумнее разместить по углам кузова.

Если же приняли решение сделать «телегу» без бортов, придется изготовить несущую раму. Понадобится сварка. В любом случае платформа станет легче базового изделия. Раму сварите из «уголка» (некоторые предпочитают трубы). Можно оставить пол (12–14-миллиметровая фанера, иногда текстолит), а можно обойтись и без него. Но тогда, кроме мотоцикла, ничего в прицепе не перевезешь (а ведь понадобится брать с собою канистры с бензином и еще что-то).

Ячейки под колеса мотоцикла делайте с таким расчетом, чтобы в их края не упирались ни тормозные диски, ни цепная «звездочка» на заднем колесе мотоцикла. Крючья под натяжные ремни приварите «по месту». Не промахнитесь с развесовкой: нагрузка на шаровое устройство фаркопа указана в техническом паспорте прицепа.



Один из вариантов того, как можно увеличить длину прицепа.



На этом можно перевозить один или пару мотиков. Дополнительное место для груза – в двух боковых контейнерах.

Учтите особенность прорезных ячеек в полу. В случае, когда используют натяжные ремни на ровном полу прицепа, амортизационные устройства мотоцикла – передняя вилка и задний маятник – сжимаются. Когда же колеса проваливаются в дыры в полу, мотоцикл становится «дубовым» – амортизация не работает. Это происходит потому, что колеса остаются строго на одном расстоянии друг от друга, тогда как в обычных условиях мотоцикл при сжатии передней вилки укорачивается – этого-то и не происходит при прорезанных ячейках. Если присмотреться, можно увидеть, что покрышки колес у зафиксированного ремнями мотика плющатся о края ячеек, что при длительной езде чревато частичным



Платформа под один-два мотоцикла.

Короткая платформа для «одиночки».

Суперлегкий прицеп из труб под две «одиночки» или один мотоцикл с коляской.

Точно так же крепится и второй мотоцикл на правой части прицепа.

Достаточно легкая конструкция для перевозки одного или двух мотоциклов. Убрав «запаску» (там прорезь под заднее колесо мотоцикла), можно разместить один аппарат по центру. До переделки это был бортовой прицеп к «Оке».

истиранием шипов на баллонах. Дабы этого не случилось, лучше под раму мотоцикла сделать подставку, которая крепится к полу тележки, края ячеек «скруглить» резиновыми накладками.

Можно перевозить мотоцикл на коротком прицепе, не отказываясь от бортов. На нем за пределы кузова выступает либо переднее колесо, либо заднее. Но учтите, что изменится развесовка в прицепе: не перегрузите сцепное устройство!

Некоторые умельцы используют суперкороткую платформу. На ней крепится только переднее колесо мотоцикла, рама притянута ремнями к полу платформы, заднее колесо аппарата висит в воздухе. Преимущество такого варианта – прицеп легкий, его удобно хранить.

Какую бы конструкцию вы не использовали, помните: при длительной езде трутся натяжные ремни. Чтобы продлить срок их службы, в местах крепления, соприкосновения с какими-то твердыми деталями можно использовать смягчающие подкладки, матерчатые бандажи. В некоторых случаях помогают альпинистские карабины. В идеале для крепежа достаточно трех натяжных ремней, заранее подогнанных по длине: два удерживают вилку, один перекинут через сиденье, прижимает заднюю часть мотоцикла.

В заключение: если перевозите мотоцикл только на прицепе и не ездите на нем по дорогам общего пользования, не требуются ни регистрация мототехники в ГИБДД, ни страховка. Необходим только ПТС, подтверждающий, что мотоцикл ваш.

Денис САМАРИН,
фото автора



Для размещения информации о продаже техники обращайтесь по тел. 250-29-58, 978-03-89, 250-15-94

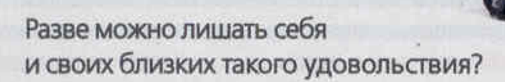
ЦЕНЫ НА МОТОТЕХНИКУ

Модель	Класс/ назначение	Двигатель (тактность, цилиндры, объем,см³)	Мощность, л.с.	Год выпуска	Цена	Салон, телефон
Мотоциклы						
Aprilia RSV Mille STD	спорт	4-2-998	130	2003	16012 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha DT 125	эндуро	2-1-124	14	2003	4238 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Benelli TRE-900 Tornado	спорт	4-3-900	138	2004	23199 €	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Moto Guzzi V11 Sport	дорожный	4-2-1064	94	2003	14310 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Honda VTR1000S4	суперспорт	4-V4-999	136	2004	19490 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CBR600RR4	суперспорт	4-4-599	117	2004	13990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XL 1000V4 Varadero	турист-эндуро	4-V2-996	94	2004	16990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CR250R4	кросс	4-1-249.4	59	2004	8690 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CRF100F4	эндуро	4-1-99.2	-	2004	3390 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CRF70F4	эндуро	4-1-71.8	-	2004	2690 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Suzuki GSX-R 600 new	спортбайк	4-4-599	120	2004	13990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Suzuki DL 1000 V-Strom	туризм	4-2-996	98	2004	13550 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
Suzuki RM 65	детский кросс	2-1-64.7	-	2004	4700 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Suzuki VL 800 Intruder Valusia	чоппер	4-2-805	52	2004	10990 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Suzuki VL 1500 Intruder LC	чоппер	4-2-1462	67	2004	14990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Suzuki GSX 1400	классик	4-4-1402	106	2004	13200 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Hyosung GT 650 new	классик	4-2-647	79	2004	6990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Suzuki DR-Z 400 S	эндуро	4-1-398	40	2004	8890 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Zongshen ZS 200	эндуро	4-1-198	10	2004	2050 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
KTM 85 SX	кросс	2-1-84.9	-	2004	6200 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
KTM 525 SX Racing	кросс	4-1-510.4	-	2004	10690 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
KTM 125 SX	кросс	2-1-124.8	-	2004	7600 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
KTM 640 LC4 Adventure-R	туризм-эндуро	4-1-625	54	2004	12800 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
KTM 640 LC4 Supermoto	супермотард	4-1-625	54	2004	11740 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
KTM 640 DUKE II	супермотард	4-1-625	54	2004	11500 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
KTM 950 Adventure	туризм-эндуро	4-2-942	98	2004	16990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
KTM 640 LC4 Enduro	эндуро	4-1-625	54	2004	11400 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Kawasaki Vulcan 2000 Classic NEW	чоппер	4-2-2053	90	2004	16549 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Kawasaki Vulcan 1600 Mean Streak NEW	чоппер	4-2-1552	73	2004	12099 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Kawasaki Vulcan 1600 Classic	чоппер	4-2-1552	67	2004	11199 €	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Kawasaki Ninja ZX-10R NEW	суперспорт	4-4-998	175	2004	13589 €	«Вулкан Моторс» (095) 933-78-30
Kawasaki Ninja ZX-6RR NEW	суперспорт	4-4-636	118	2004	10799 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki Z 1000	стрит	4-4-953	127	2004	10499 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Kawasaki KLV 1000 NEW	эндуро	4-2-996	98	2004	10499 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha XVS 650 A	чоппер	4-2-649	40	2004	8999 $	«Вулкан Моторс» (095) 933-78-30
Yamaha FZS 600 N NEW	стрит	4-4-600	98	2004	8929 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
ИЖ Юнкер	дорожный	2-2-350	24	2004	45000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
Урал Волк	чоппер	4-2-745	45	2004	105 000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
ЗиД «Пилот» 4-тактный	мокик	4-1-50	3.5	2004	23000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
Скутера						
JMC Easy 50/100	скутер	2-1-49/93	5/8	2004	1699 $	WYP-MOTOR (095) 933-86-06
Aprilia SR 50 LCFT	скутер	2-1-49.9	7	2003	3222 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Honda SH150	скутер	4-1-153	16	2004	4990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda SZX50SX/XX	скутер	2-1-49,4	5.64	2003	2990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda SES 150 Dylan	скутер	4-1-153	16	2004	4990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Hyosung SF50 Prima Rally	скутер	4-1-49	5	2004	2060 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
Zongshen ZS50QT-4	скутер	4-1-49	4	2004	890 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Suzuki AN650K3 Burgman ABS new	скутер	4-2-638	55	2004	12990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Yamaha JOG 50 RR	скутер	2-1-49	7	2004	2649 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha NEO'S 100	скутер	2-1-101	5.8	2004	2689 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Hongyi SPRINT 50	скутер	4-1-49	2	2004	1139 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21

Hongyi SPRINT 50 SE	скутер	4-1-49	3.8	2004	1329 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Gilera DNA 50 2-T	скутер	2-1-49	-	2004	3700 $	Джет Формула www.jetformula.ru
Gilera Nexus 500	скутер	4-1-460	40.2	2004	9000 $	Джет Формула www.jetformula.ru
			Мотовездеходы (ATV)			
Yamaha YFM 660 FWA Grizzly	утилитарный	4-1-660	42	-	12299 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YFZ 450	спорт	4-1-450	-	-	9899 $	PANAVTO (095) 974-62-68
Yamaha YFZ 450 FWA Kodiak	утилитарный	4-1-450	26	-	9699 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YFM 125 A Grizzly	утилитарный	4-1-350	8.6	-	4949 $	PANAVTO (095) 974-62-68
JMC BOB 50/100	детский	2-1-49/96	5/7	2004	от 1999 $	WYP-MOTOR (095) 933-86-06
JMC RINO 125/150	универсальный	4-1-125/150	8/11	2004	от 3199 $	WYP-MOTOR www.wyp-motor.ru
Yamaha Grizzly 660	утилитарный	4-1-660	41	2004	12100 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Arctic Cat 500 TRV	утилитарный	4-1-500	40	2004	3100$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Polaris Sportsman 700 Mossy Oak	утилитарный	4-1-499	50	2004	14200$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Honda TRX650FA4 Rincon	универсальный	4-1-650	32	2004	13490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX500FA4 RUBICON	утилитарный	4-1-499	27	2004	10290 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda TRX400FA4 Rancher AT	универсальный	4-1-400	20	2004	9690 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX350FE4	утилитарный	4-1-350	19.5	2004	8190 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Hyosung TE 100	утилитарный	2-1-99	-	2004	2690 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Yamaha YFM 660 FWA Grizzly	туризм	4-1-660	42	2004	11549 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha YFM 400 FWA Kodiak	туризм	4-1-400	26.4	2004	9349 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha YFM 660 R Raptor	спорт	4-1-660	54	2004	9699 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
ЗиД «Тарпан»	утилитарный	2-1-200	14	2004	48000 руб.	«Отечественное мото» info@rusmotobike.ru
			Гидроциклы			
Yamaha SJ 700	спорт	2-2-701	73	2004	7600 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier RXP	суперспорт	4-3-1500	215	2004	15800 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Polaris MSX 150 Turbo	отдых	4-2-750	150	2004	13000$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha FX 160 CRUISER NEW	3-местный	4-4-998	160	2004	16529 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha GP 1300 R	2-местный	2-3-1297	165	2004	13679 $	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Yamaha XL 700	2-местный	2-2-701	80	2004	8499 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
			Катера			
Chaparral Sgnature 240	круизный	4-8-5000	220	2004	78000 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
			Лодки (надувные резиновые)			
Yamaran B-300	отдых	подвесной мотор	-	2004	990 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Zodiac Zoom 340	отдых	подвесной мотор	-	2004	1462 €	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
			Лодочные моторы			
Yamaha F4	-	4-1-112	4	2004	1085$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha 130 BETOL	-	2-4-1730	130	2004	8910 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
			Снегоходы			
Yamaha RX Warrior	спорт	4-4-1000	140	-	15899 $	PANAVTO (095) 974-62-68
Yamaha RX 10ER	спорт	4-4-1000	140	-	15699 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha RS Vector ER	спорт	4-3-1000	120	-	13399 $	PANAVTO (095) 974-62-68
Yamaha RS Rage	спорт	4-3-1000	120	-	13899 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha RS Venture TF	туризм	4-3-1000	120	-	14699 $	PANAVTO (095) 974-62-68
Yamaha SXV 700 Venture	туризм	2-3-1000	120	-	12899 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha VK 540 E Viking	утилитарный	2-2-540	45	-	9599 $	PANAVTO (095) 974-62-68
Yamaha BR 250 T Bravo	утилитарный	2-1-250	18	-	4750 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha VK 540	утилитарный	2-2-535	46	2004	8990 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Arctic Cat Bearcat 570 LT	утилитарный	2-2-565	70	2004	9950$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier Elite	туризм	4-3-1494	145	2004	19100$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Polaris 800 EDGE TOURING	туризм	2-2-794	-	2004	13200$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha RS Vector ER NEW	спорт	4-3-973	120	2004	12949 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha RX Warrior	спорт	4-4-998	145	2004	13099 $	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Yamaha RS Venture NEW	туризм	4-3-973	120	2004	14199 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha Venture 700	туризм	2-3-698	125	2004	12399 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha Viking 540-III	утилитарный	2-2-535	46	2004	9299 $	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Рысь-119	утилитарный	2-2-432	38	2004	от 70000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
Тайга СТ-500 Д	утилитарный	2-2-497	43	2004	от 125000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10









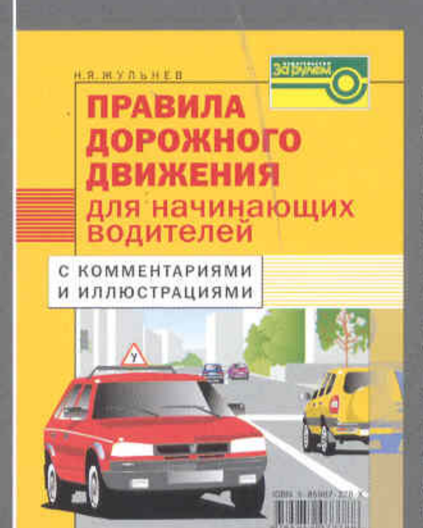





ТРИНИТИ СПОРТ


YAMAHA

ЛИТЕРАТУРА ПО ПРАВИЛАМ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Издание представляет собой подробный развернутый комментарий к Правилам дорожного движения (с изменениями на 1 января 2004 г.) в популярном изложении. Книга проиллюстрирована цветными рисунками, отражающими реальные дорожные ситуации.
Предназначено для учащихся автошкол, а также для всех желающих проверить свое знание Правил дорожного движения

В брошюре приведен полный текст Правил дорожного движения РФ с учетом всех изменений, введенных с 1 января 2004 г. Многие положения Правил иллюстрированы наглядными цветными рисунками. Книга послужит отличным пособием для обучающихся вождению, поможет лучше усвоить положения Правил, а также научиться работать с экзаменационными билетами по ПДД





Эти тематические задачи были опубликованы в разное время на страницах журнала «За рулем». В книге отражены самые последние изменения в ПДД, касающиеся правил парковки, организации движения грузовых автомобилей, страхования и др. Задачи сгруппированы в соответствии с пунктами Правил, сопровождаются иллюстрациями и комментариями, аргументирующими верные решения

Бестселлер в области литературы по Правилам дорожного движения, в котором сотрудники ГИБДД России подробно разъясняют все пункты действующего дорожного законодательства. Прекрасное пособие для самостоятельной подготовки к экзамену на получение водительского удостоверения. В новом издании освещены изменения в тексте Правил, введенные в действие с 1 января 2004 г.

